

Planfeststellung für das Bauvorhaben
Bundesautobahn A 3 „Regensburg - Passau“
6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof

Niederschrift

über die

Erörterung der gegen den ausgelegten Plan

für die oben genannte Maßnahme erhobenen Einwendungen

vom 19. bis 21. Oktober 2016 und am 28. Oktober 2016 im Großen Sitzungssaal der Regierung der Oberpfalz

Anlage:

4 Anwesenheitslisten

Der Plan vom 1. August 2014 für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof wurde bei

- der Stadt Regensburg
- der Stadt Neutraubling
- der Gemeinde Barbing
- der Gemeinde Mintraching
- der Gemeinde Pentling und
- der Gemeinde Pfatter

jeweils vom 22. September 2014 bis 22. Oktober 2014 zu jedermanns Einsicht ausgelegt.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen wurden die Planunterlagen von der Autobahndirektion Südbayern – Dienststelle Regensburg überarbeitet. Die geänderten Planunterlagen vom 30. November 2015 wurden bei der

- der Stadt Regensburg
- der Gemeinde Barbing
- der Gemeinde Mintraching
- der Gemeinde Pentling und

jeweils vom 6. Juni 2016 bis einschließlich 6. Juli 2016 sowie in

- der Stadt Neutraubling

vom 13. Juni 2016 bis 13. Juli 2016 und in

- der Marktgemeinde Schierling

vom 20. Juni 2016 bis 20. Juli 2016 zu jedermanns Einsicht ausgelegt.

Die Auslegung sowie der Erörterungstermin wurden ortsüblich, durch Anschlag an den Amtstafeln und in der örtlichen Presse, bekannt gemacht. Außerdem wurden die Beteiligten, die Einwendungen erhoben hatten, vom Erörterungstermin verständigt.

Beim Erörterungstermin

- am Mittwoch, 19. Oktober 2016 wurden die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange
- am Donnerstag, 20. Oktober die Einwendungen anwaltschaftlich vertretener Einwendungsführer und
- am Freitag, 21. und Freitag, 28. Oktober 2016 die Einwendungen privater Einwendungsführer

behandelt.

Herr Baudirektor Meisel eröffnete an den einzelnen Verhandlungstagen um 8:00 Uhr (19. Oktober 2016) bzw. 8:30 Uhr (20., 21. und 28. Oktober 2016) im Großen Sitzungssaal der Regierung der Oberpfalz den Erörterungstermin und begrüßte die Teilnehmer.

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

Auf Nachfrage erklären die zur Erörterungsverhandlung erschienenen Einwendungsführer und Grundstückseigentümer sowie die Vertreter der Träger öffentlicher Belange (vgl. Anwesenheitslisten), dass sie einen ihre Belange betreffenden Auszug aus der Niederschrift wünschen. Vertreter der Medien sowie vom geplanten Straßenbauvorhaben nicht betroffene Personen sind an keinem Erörterungstermin anwesend.

Anmerkung:

Die Bezeichnung „Einwendungsführer“ wird - unabhängig vom Geschlecht des Einwendungsführers und unabhängig davon, ob es sich um eine Personenmehrheit (Eheleute, Familien usw.) handelt – stets in der männlichen Form (Singular) verwendet.

Nach der Vorstellung der Mitarbeiter der Autobahndirektion Südbayern – Dienststelle Regensburg sowie der Vertreter der verschiedenen Büros (im weiteren Verlauf insgesamt mit Vorhabensträger bezeichnet) erläuterte Herr Ltd. Baudirektor Unzner (19., 20. und 21. Oktober 2016) bzw. Frau Baurätin Häusler (28. Oktober 2016) anhand einer Powerpointpräsentation kurz das geplante Straßenbauprojekt.

Ergebnis der Erörterungsverhandlung am Mittwoch, 19. Oktober 2016

Träger öffentlicher Belange:

Bayernwerk AG, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg

Als Vertreter der Bayernwerk AG nimmt Herr Seelmann an der Erörterungsverhandlung teil. Auf die Stellungnahmen vom 28. Oktober 2014 und 13. Juli 2016 und die dort getroffenen Festlegungen und Forderungen, deren Berücksichtigung bzw. Einhaltung vom Vorhabensträger in der Beantwortung der angeführten Stellungnahmen bereits zugesichert wurde, wird verwiesen.

Insbesondere geht Herr Seelmann nochmals auf das im Eigentum der Regensburger Netz GmbH befindliche und von der Bayerwerk AG betreute 110-kV-Kabel ein. Die erforderliche Umlegung ist mit der Regensburger Netz GmbH abzustimmen, was ebenfalls vom Vorhabensträger zugesichert wird.

Regensburg Netz GmbH, Greflinger Straße 22, 93055 Regensburg

Ein Vertreter der Regensburg Netz GmbH nimmt zwar nicht an der Erörterungsverhandlung teil. In diesem Zusammenhang wird jedoch auf die Ausführungen zum Ergebnis der Erörterung der Stellungnahmen der Bayernwerk AG verwiesen.

MERO Germany AG, MERO-Weg 1, 85088 Vohburg a.d.Donau

Als Vertreter der MERO Germany AG nimmt Herr Roggenbuck an der Erörterungsverhandlung teil. Auf die Schreiben vom 1. September 2014 und 30. Mai 2016 sowie die Antwort des Vorhabensträgers auf diese Schreiben wird verwiesen.

Wie im Schreiben vom 1. September 2014 bereits ausgeführt kreuzt die MERO-Leitung bei Bau-km 506+000 die Bundesautobahn A 3 und verläuft anschließend auf rd. 300 m parallel zur Bundesautobahn. Gegen das geplante Straßenbauvorhaben bestehen von Seiten der MERO Germany AG keine grundsätzlichen Bedenken, wobei Herr Roggenbuck die bisherige gute Zusammenarbeit mit dem Vorhabensträger würdigt und feststellt, dass eine Erörterung der Einzelpunkte aus seiner Sicht nicht erforderlich ist. Herr Roggenbuck bittet jedoch um rechtzeitige Benachrichtigung vom Baubeginn und Abstimmung der im Zuge des Baufortschritts erforderlichen Maßnahmen. Weiterhin weist er darauf hin, dass im Bereich des Schutzstreifens der MERO-Leitung keine landschaftspflegerischen Maßnahmen in Form von Baumpflanzungen und Pflanzungen von tiefwurzelnden Sträuchern durchgeführt werden dürfen.

Die rechtzeitige Benachrichtigung vom Baubeginn und die Abstimmung der im Bereich der MERO-Leitung notwendigen Maßnahmen werden vom Vorhabensträger zugesichert. Im Bereich der MERO-Leitung bei Eltheim finden nach Feststellung des Vorhabensträgers keine landschaftspflegerische Maßnahmen in Form von Baum- oder Strauchpflanzungen statt.

Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg, Lechstraße 50, 93057 Regensburg

Als Vertreter des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg nimmt Frau Finze als Vertreterin des Bereiches Landwirtschaft an der Erörterungsverhandlung teil. Herr Grünert als Vertreter des Bereiches Forsten hat aus terminlichen Gründen seine Teilnahme am Erörterungstermin abgesagt. Auf die Schreiben vom 12. November 2014 und 21. Juli 2016 sowie die Antwort des Vorhabensträgers auf diese Schreiben wird verwiesen.

Aus Sicht von Frau Finze ist im Hinblick auf den Umfang des Bauvorhabens die Erforderlichkeit einer bodenkundlichen Baubegleitung gegeben. Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass im Rahmen der Bauausführung die Anforderungen des Bundesbodenschutzgesetzes sowie die einschlägigen Vorschriften zum Schutz des Bodens beachtet werden. Mit eigenem Geologen sieht sich der Vorhabensträger auch in der Lage die Bodenverhältnisse entsprechend beurteilen und den Forderungen des Amtes für Landwirtschaft und Forsten entsprechende Maßnahmen zur Bodenbearbeitung festlegen zu können. Die Ausführungen des Vorhabensträgers werden von Frau Finze zur Kenntnis genommen.

Aus Sicht von Frau Finze sind für den Baustellenverkehr entsprechend ausgestaltete Baustraßen erforderlich. Nach Feststellung des Vorhabensträgers werden erforderliche Baustraßen im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt und auch entsprechend hergestellt. Über die in den Planunterlagen dargestellte vorübergehende Inanspruchnahme eventuell hinausgehende Grundinanspruchnahmen werden – soweit tatsächlich erforderlich - gesondert geregelt.

Wie Frau Finze weiter ausführt, dürfen durch die Versickerung des Oberflächenwassers keine nachteiligen Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen entstehen. Entsprechend dem im Auftrag des Vorhabensträgers erstellten hydraulischen Gutachtens sind durch die breitflächige Versickerung des Oberflächenwassers keine negativen Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen zu erwarten. Auch können nach Feststellung des Vorhabensträgers Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels ausgeschlossen werden. Eine ordnungsgemäße Entwässerung ist nach Aussage des Vorhabensträgers entlang der gesamten Trasse sichergestellt.

Frau Finze weist bezüglich ihrer Ausführungen zu den Erdmassen für Lärmschutzwälle auf ein offensichtliches Missverständnis hin. Von ihrer Seite werde nicht die Notwendigkeit solcher Lärmschutzwälle bezweifelt, sie wollte lediglich darauf hinweisen, dass die zur Schüttung dieser

Wälle erforderlichen Erdmassen nicht aus Oberboden von landwirtschaftlichen Flächen gewonnen werden sollten. Aufgrund des Massendefizits muss nach Feststellung des Vorhabensträgers die Schüttung der Lärmschutzwälle mit angelieferten Erdmassen erfolgen. Unabhängig davon, dass Oberboden zur Schüttung von Wällen nicht geeignet ist, sind hierzu Erdmassen aus Flächen, für die entsprechende Abbaugenehmigungen vorliegen, vorgesehen.

Wie Frau Finze feststellt, werden im Rahmen des Bauvorhabens landwirtschaftliche Flächen in nicht unerheblichem Umfang für aus naturschutzfachlichen Gründen erforderliche landschaftspflegerische Maßnahmen in Anspruch genommen. Aus ihrer Sicht ist dabei den agrarstrukturellen Belangen ein besonderes Augenmerk zu widmen. Mit der zwischenzeitlich vorgenommenen Tekturplanung werde die Situation entschärft, allerdings sei es unerheblich, dass die nunmehr für landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehenen Flächen sich bereits im Eigentum des Vorhabensträgers befinden, da agrarstrukturelle Belange unabhängig von den Eigentumsverhältnissen zu sehen sind. Der Hinweis auf die Eigentumsverhältnisse ist nach Feststellung des Vorhabensträgers nicht als alleiniger Grund zu sehen. Ausschlaggebend sei hier vor allen Dingen, dass die im Bereich des Marktes Schierling für landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehenen Flächen für die landwirtschaftliche Nutzung nicht besonders geeignet sind.

Aufgrund negativer Erfahrungen aus anderen Baumaßnahmen (Bundesstraße 15neu) ist aus landwirtschaftlicher Sicht der Aufwuchs von Unkräutern auf den für die natürliche Sukzession vorgesehenen Flächen und Straßenböschungen zu vermeiden und eine entsprechende Auflage in den Beschluss aufzunehmen. Ansonsten sind auf angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen Verschlechterungen durch Unkrautwuchs zu befürchten und eventuell entsprechende Maßnahmen zur Unkrautbekämpfung erforderlich. Aus Sicht von Frau Finze besteht hier für den Vorhabensträger eine entsprechende Entschädigungspflicht. Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass die natürliche Sukzession eine aus naturschutzfachlicher Sicht gewünschte Form darstellt und gegen den Unkrautwuchs weder ein Abwehr- noch ein Entschädigungsanspruch besteht. Bezüglich der angesprochenen Baumaßnahme Bundesstraße 15neu weist der Vorhabensträger darauf hin, dass die Situation insoweit anders zu beurteilen ist, als es sich dort um die Zwischenlagerung von Erdmassen gehandelt hat, die aufgrund des Bauablaufs nicht rechtzeitig entsprechend verarbeitet werden konnten. Vorliegend werden die Straßenböschungen vom Unterhaltungsdienst gemäht und die landschaftspflegerischen Kompensationsflächen entsprechend dem verfolgten Entwicklungsziel gepflegt und unterhalten, so dass keine diesbezüglichen Nachteile entstehen dürften. Die Entwicklung blühreicher Grasfluren kann durchaus Ziel einer naturschutzfachlichen Ausgleichsfläche sein, wobei Disteln aus naturschutzfachlicher Sicht durchaus als wertvoll einzustufen sind. Die von Frau Finze angesprochenen Ackerdisteln sind nach Feststellung des Vorhabensträgers auf naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen weniger vorhanden. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, werden von seiner Seite entsprechende Pflegemaßnahmen (z.B. gelenkte Mahd) durchgeführt, wenn festgestellt wird, dass das gewünschte Entwicklungsziel der Ausgleichsmaßnahme nicht erkennbar bzw. erreichbar ist.

Von seiner Seite könne allerdings nicht ausgeschlossen werden, dass sich auf den der natürlichen Sukzession überlassenen Flächen, bei denen es sich im Wesentlichen um Restflächen handelt, auch Unkräuter ansiedeln. Die Aufnahme einer Auflage zur Vermeidung von Unkräutern wird vom Vorhabensträger auf alle Fälle abgelehnt. Frau Finze erklärt, dass der entsprechende Einwand aufrechterhalten wird.

Nach Feststellung von Frau Finze sind die CEF-Flächen 3.7 A und 3.8 A derzeit im Kulturlandschaftsprogramm enthalten und verpachtet, was vom Vorhabensträger entsprechend zu berücksichtigen ist. Nach Aussage des Vorhabensträgers sind die Flächen nicht verpachtet. Er sichert allerdings zu, den Sachverhalt nochmals zu überprüfen.

Wasserwirtschaftsamt Regensburg, Landshuter Straße 59, 93053 Regensburg

An der Erörterungsverhandlung nimmt als Vertreterin des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg Frau Dr. Krönleitner teil. Auf die Schreiben vom 11. Dezember 2014 und 5. Juli 2016 wird verwiesen.

Die Antwort des Vorhabensträgers liegt dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg vor. Entsprechend den Aussagen des Vorhabensträgers werden vor den vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg angesprochenen Durchlässen keine Sand-/Schlammfänge als Sedimentationsanlage vorgeschaltet. Bei diesen Anlagen handelt es sich nach Feststellung von Frau Dr. Krönleitner um keine zwingende Forderung, allerdings muss sichergestellt sein, dass der jeweilige Durchlassquerschnitt nicht durch Auflandungen eingeschränkt wird und der Querschnitt daher von Schlamm und sonstigen Ablagerungen freizuhalten ist. Eine entsprechende Auflage ist in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Vor Seiten des Vorhabensträgers wird nochmals bekräftigt, dass aus seiner Sicht aufgrund der bisherigen Erfahrungen die Errichtung von Sand-/Schlammfängen nicht erforderlich ist. Gegen die Aufnahme der vom Wasserwirtschaftsamt Regensburg vorgeschlagenen Auflage in den Planfeststellungsbeschluss bestehen von Seiten des Vorhabensträgers jedoch keine Bedenken.

Stadt Regensburg, Dr.- Martin-Luther-Straße 1, 93047 Regensburg

Als Vertreter der Stadt Regensburg nehmen Frau Dr. Voigt und Herr Brandl an der Erörterungsverhandlung teil. Auf die Schreiben vom 30. Oktober 2014 und 7. Juli 2016 wird verwiesen.

Die Antwort des Vorhabensträgers zu den beiden genannten Schreiben liegt der Stadt Regensburg vor. Die Vertreter der Stadt Regensburg weisen darauf hin, dass die Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg als Stadtrecht neben dem gesetzlichen Naturschutzrecht gilt. Erfasst werden von dieser Verordnung Bäume mit einem Stammumfang > 100 cm in 100 cm

über dem Boden. Auf Basis dieser Festlegungen sind im Stadtgebiet Regensburg einige Flächen entlang der Bundesautobahn A 3 betroffen. Die straßenrechtliche Planfeststellung hat Konzentrationswirkung, so dass kein zusätzliches Verfahren erforderlich ist. Im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung sind alle Vorschriften zu beachten, so dass auch die Baumschutz-Verordnung der Stadt Regensburg entsprechend zu berücksichtigen ist.

Hierzu entgegnet der Vorhabensträger, dass - unabhängig von der angeführten Baumschutz-Verordnung - aus seiner Sicht mit den geplanten Baumpflanzungen ein Ausgleich für die durch das Straßenbauvorhaben zu beseitigenden Bäume sichergestellt ist. Im Übrigen sei der Geltungsbereich der Baumschutz-Verordnung für außerörtliche Flächen fraglich. Hierbei dürfen der Text und die dazugehörige Karte der Baumschutz-Verordnung nicht gesondert, sondern nur in ihrer Gesamtheit betrachtet werden. Der Vorhabensträger vertritt daher den Standpunkt, dass die Baumschutz-Verordnung für Flächen an der Bundesautobahn nicht anwendbar ist, zumal auch keine zusammenhängende Bebauung vorliegt. Wie bereits ausgeführt, wird für die im Zuge des Ausbaus der Bundesautobahn A 3 beseitigten Bäume ein entsprechender Ausgleich geschaffen, was von den Vertretern der Stadt Regensburg auch bestätigt wird. Insgesamt gesehen hat nach Auffassung der Vertreter der Stadt Regensburg eine Beschäftigung mit der Baumschutz-Verordnung jedoch nicht stattgefunden, so dass der Einwand aufrechterhalten wird.

Die Vertreter der Stadt Regensburg weisen darauf hin, dass auf die vom Straßenbauvorhaben berührten Mischwasserkanäle Rücksicht zu nehmen ist und um rechtzeitige Benachrichtigung über eventuell erforderliche Änderungen bzw. Anpassungen an diesen Kanälen gebeten wird. Vorhandene Vereinbarungen sind entsprechend anzupassen. Von Seiten des Vorhabensträgers wird eine rechtzeitige Benachrichtigung über erforderliche Änderungen am Kanalnetz und eine entsprechende Anpassung bestehender Vereinbarungen zugesichert.

Angesprochen auf die vorgesehene Entwässerung im Abschnitt 3 erklärt der Vorhabensträger, dass bezüglich des geforderten hydraulischen Nachweises ein entsprechendes Gutachten erstellt wurde. Die vorgesehene Entwässerung wurde bereits mit dem Wasserwirtschaftsamt Regensburg abgestimmt und das Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt hergestellt. Die erfolgte Abstimmung der vorgesehenen Entwässerung wird von Seiten der Vertreterin des Wasserwirtschaftsamtes bestätigt. Der Einwand wird von den Vertretern der Stadt Regensburg für erledigt erklärt.

Wie die Vertreter der Stadt Regensburg weiter ausführen dürfte das HQ₁₀₀ nicht mehr als Grundlage für die Überflutungsverhältnisse am Aubach ausreichen, da es zwischenzeitlich größere Hochwasserauswirkungen gäbe. Hierzu stellt die Vertreterin des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg fest, dass von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes noch geprüft werden muss inwieweit der Aubach überhaupt in dieser Hochwasserkulisse enthalten ist. Nach dem Hochwasserrisikomanagement konnte nach ihrer Aussage keine Betroffenheit der Bundesautobahn A 3

festgestellt werden. Von Seiten der Vertreter der Stadt Regensburg wird der Einwand für erledigt erklärt.

Bezüglich der Hochwassersituation am Aubach bittet die Planfeststellungsbehörde die Vertreterin des Wasserwirtschaftsamtes Regensburg um Übersendung entsprechender Kartenunterlagen, was von Frau Dr. Krönleitner zugesichert wird.

Der Hinweis auf die fehlende Bereitschaft zur Übernahme der Unterhaltungslast der straßenbegleitenden Grünflächen bezieht sich nach Feststellung der Vertreter der Stadt Regensburg nicht nur auf Flächen für die eine Vereinbarung (Anmerkung: Lärmschutzwall im Bereich des Fußballstadions) mit dem Vorhabensträger vorliegt. Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass der von der Bundesautobahn abgewandte Wallbereich entlang der Franz-Josef-Strauß-Allee nur von der Stadt Regensburg betreut werden kann. In Abstimmung mit dem Liegenschaftsamt der Stadt Regensburg verläuft die Grunderwerbsgrenze auf der Walkkrone, so dass für den Unterhalt jeder Eigentümer für seinen eigenen Bereich zuständig ist. Die Vertreter der Stadt Regensburg erklären, dass der Einwand aufrechterhalten wird.

Wie die Vertreter der Stadt Regensburg weiter ausführen sind die erforderlichen Pflegezufahrten mit dem Stadtgartenamt abzustimmen. Bis auf den vorstehend angesprochenen Bereich ist nach Feststellung des Vorhabensträgers keine Pflege der straßenbegleitenden Flächen durch die Stadt Regensburg erforderlich. Aus diesem Grund sind auch keine Betriebszufahrten erforderlich, die mit dem Stadtgartenamt abgestimmt werden müssten. Die Flächen im angesprochenen Bereich zwischen dem Graßer Weg und dem Fußballstadion befinden sich bereits im Eigentum der Stadt Regensburg, so dass für den Vorhabensträger keine Verpflichtung zur Erschließung dieser Flächen besteht.

Um den Stadionbetrieb während der Bauzeit zu gewährleisten bitten die Vertreter der Stadt Regensburg bauliche Veränderungen in Bereich des Stadions rechtzeitig abzustimmen. Konkret angesprochen werden dabei bauliche Maßnahmen im Bereich des Lärmschutzwalls. Der Vorhabensträger sichert zu, bauliche Maßnahmen im Bereich des Lärmschutzwalls am Fußballstadion rechtzeitig mitzuteilen.

Bürgermeister Gemeinde Barbing, Kirchstraße 1, 93092 Barbing

Bürgermeister Stadt Neutraubling, Regensburger Straße 9, 93073 Neutraubling

Als Vertreter der genannten Kommunen haben die 1. Bürgermeister der Stadt Neutraubling, Herr Kiechle und der Gemeinde Barbing, Herr Thiele an der Erörterungsverhandlung teilgenommen. Auf das Schreiben vom 3. November 2014 der 1. Bürgermeister der Stadt Neutraubling und der Gemeinden Obertraubling und Barbing und das Antwortschreiben des Vorhabenssträgers zu diesem Schreiben wird verwiesen.

Wie Herr 1. Bürgermeister Kiechle ausführt, stellt das derzeit bereits überlastete Straßennetz in den 3 Gemeindebereichen insbesondere während der Bauzeit zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 und dem damit zu erwartenden Ausweichverkehr ein Hauptproblem dar. Von Seiten des Staatlichen Bauamtes Regensburg werden in nächster Zeit im Bereich der Staatsstraße 2145 bauliche Maßnahmen in Form von Zusatzfahrspuren in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen durchgeführt, die sicherlich gewisse Verbesserungen mit sich bringen. Für die 3 Kommunen ist jedoch ausschlaggebend, dass es insbesondere zu keiner Sperrung der Staatsstraße 2145 während der Bauzeit kommt. Der Raum im Osten von Regensburg hat sich in den letzten Jahren wirtschaftlich entwickelt und wird sich auch weiterhin durch Ausweisung weiterer Gewerbeflächen entwickeln. Bei den Planungen zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 sind daher die damit auch zu erwartenden deutlichen Steigerungen des Verkehrsaufkommens mit zu berücksichtigen. Herr 1. Bürgermeister Thiele unterstützt die Aussagen seines Bürgermeisterkollegen aus Neutraubling.

Der Vorhabensträger stellt fest, dass während des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 alle Fahrstreifen aufrechterhalten werden und eine Sperrung der Staatsstraße 2145 zu keinem Zeitpunkt vorgesehen ist. Das Verkehrsgutachten von Professor Dr.-Ing. Kurzak berücksichtige im Übrigen die Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen im Raum Barbing und Neutraubling, so dass auch die damit zu erwartende Verkehrsbelastung entsprechend bei der Planung mit berücksichtigt werden konnte.

Stadt Neutraubling, Regensburger Straße 9, 93073 Neutraubling

Als Vertreter der Stadt Neutraubling nimmt Herr 1. Bürgermeister Kiechle an der Erörterungsverhandlung teil. Auf die Stadtratsbeschlüsse vom 28. Oktober 2014 und 19. Juli 2016 und die Antwort des Vorhabensträgers hierzu wird verwiesen.

Wie Herr 1. Bürgermeister Kiechle ausführt, ist aus Sicht der Stadt Neutraubling ein durchgängiger Lärmschutz zwischen dem Möbelhaus IKEA und der Gärtnersiedlung erforderlich und daher die bisher vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bundesautobahn A 3 entsprechend zu ergänzen.

Wie der Vorhabensträger feststellt, werden in diesem Bereich entsprechend dem Ergebnis der durchgeführten Lärmberechnungen die zulässigen Immissionsgrenzwerte eingehalten, so dass keine Ergänzung der bisher vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen erforderlich und rechtlich notwendig ist. Im Übrigen seien in diesem Bereich keine städtischen Immobilien vorhanden, so dass die Stadt Neutraubling für diese Forderung auch keine Rechtsposition hat.

Bezüglich der von 1. Bürgermeister Kiechle angesprochenen Verbreiterung der Brücke im Zuge der Staatsstraße 2145 und der Breite des Geh- und Radweges in diesem Bereich, stellt der Vorhabensträger fest, dass die Verbreiterung der Brücke Bestandteil der Planfeststellungsunter-

lagen ist und die vorgesehene Breite des Geh- und Radweges von 3,00 m im Brückenbereich einen Schutzstreifen berücksichtigt und damit den einschlägigen Richtlinien entspricht. Herr 1. Bürgermeister Kiechle erklärt, dass damit die Radwegsituation aus Sicht der Stadt Neutraubling geklärt ist.

Herr 1. Bürgermeister Kiechle weist darauf hin, dass mit der vorgesehenen Versickerung des Oberflächenwassers eine Vernässung der angrenzenden Grundstücke nicht ausgeschlossen ist.

Wie der Vorhabensträger feststellt, wurde die Versickerfähigkeit des Untergrundes bei der Planung entsprechend berücksichtigt. Auswirkungen auf benachbarte Grundstücke sind aus seiner Sicht nicht zu erwarten.

Angesprochen werden von Herrn 1. Bürgermeister Kiechle die geplanten Lärmschutzmaßnahmen in Richtung Oberheising und weiter bis zur Stadtgrenze in Richtung Mintraching. Hier wird von der Stadt Neutraubling eine entsprechende Erhöhung und Erweiterung der bisher vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass nur bereits vorhandene bzw. rechtlich gesicherte Bebauung berücksichtigt werden kann und Lärmschutzmaßnahmen für eine künftige, noch nicht konkretisierte und rechtlich gesicherte, Bebauung nicht möglich sind. Bis zum Überführungsbauwerk der Gemeindeverbindungsstraße von Unterheising nach Oberheising, wo der Lärmschutzwall mit einer Höhe von 5,00 m endet, handelt es sich nach Feststellung des Vorhabensträgers um eine nahezu durchgängige Lärmschutzmaßnahme. Die vorhandenen kurzen Lücken aufgrund höhenfrei kreuzender Straßen und Wege wirken sich lärmtechnisch nicht auf die vorhandene Bebauung aus.

Für den Bereich der Gärtnersiedlung werden an 9 Anwesen die zulässigen Immissionsgrenzwerte bei Nacht überschritten, wobei hierfür nach Feststellung von Herrn 1. Bürgermeister Kiechle nur passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Für die Stadt Neutraubling sei nicht nachvollziehbar, warum sich hier die geforderte Erhöhung der Lärmschutzanlagen nicht entsprechend auf die westliche Gärtnersiedlung auswirkt.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass im gesamten Ausbaubereich ein Fahrbahnbelag mit einem Abminderungsfaktor $D_{Str0} = - 5 \text{ dB(A)}$ zur Anwendung kommt und daher in lärmtechnischer Hinsicht bereits durch den Fahrbahnbelag entsprechende Verbesserungen zu erwarten und praktisch garantiert sind. Während die Wall-Wandkombinationen ihre beste Wirkung unmittelbar hinter dieser Kombination entwickelt und in größerer Entfernung trotzdem noch Auswirkungen spürbar sind, ist im Gegensatz hierzu die Wirkung des Fahrbahnbelages überall gleich. Insbesondere entfällt hier der Rauscheffekt und zusätzlich können bestimmte Fahrzeugeräusche durch diesen Fahrbahnbelag absorbiert werden. Eine Erhöhung der Lärmschutzwand im Bereich westlich der Gärtnersiedlung führt zu keiner weiteren Verbesserungen der Lärmsituati-

on im Bereich der Gärtnersiedlung. Im Übrigen bedeutet die Einhaltung nicht gleichzeitig, dass man vom Verkehr auf der Bundesautobahn A 3 nichts mehr hört.

Herr 1. Bürgermeister Kiechle verweist auf die Forderung der Stadt Neutraubling auf Errichtung einer Einhausung im Bereich von Neutraubling.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass aufgrund dieser Forderung ergänzende Untersuchungen durchgeführt wurden. Eine Einhausung muss entsprechend den Ausführungen des Vorhabensträgers eine bestimmte Länge aufweisen um in lärmtechnischer Hinsicht wirken zu können. Mit einer kurzen Einhausung können ebenfalls nicht alle Schutzfälle gelöst werden, so dass eine solche Lösung von vorneherein ausscheidet. Mit einer langen Lösung könnten zwar alle Schutzfälle gelöst werden, aufgrund des erforderlichen massiven Bauwerks ist diese Lösung mit sehr hohen Kosten verbunden. Die für dieses Bauwerk anfallenden Kosten würden die Kosten der Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Neutraubling und Barbing verneunfachen. Die Kosten für ein solches Bauwerk stehen somit in keinem Verhältnis zum damit erreichten Schutzziel, so dass auch diese Lösung nicht in Frage kommt.

Der Vorhabensträger sichert zu die durchgeführten ergänzenden Untersuchungen der Planfeststellungsbehörde in 2-facher Ausfertigung vorzulegen. Die Planfeststellungsbehörde wird der Stadt Neutraubling eine Ausfertigung dieser ergänzenden Untersuchungen mit dem Auszug aus der Niederschrift übersenden.

Gemeinde Barbing, Kirchstraße 1, 93092 Barbing

Als Vertreter der Gemeinde Barbing nimmt Herr 1. Bürgermeister Thiel an der Erörterungsverhandlung teil. Auf die Schreiben vom 28. Oktober 2014 und 20. Juli 2016 wird verwiesen. Die Antwort des Vorhabensträgers liegt der Gemeinde Barbing vor. Erörtert werden daher im Wesentlichen die noch offenen Punkte.

Bereits im Jahr 2014 hat die Gemeinde den Lückenschluss zwischen den Geh- und Radwegen an der Benzstraße und der Schlossstraße gefordert. Dieser Forderung wurde in der Tekturplanung nicht entsprochen. Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass er für die Schließung dieser Geh- und Radweglücke nicht zuständig ist und diese Forderung daher zurückgewiesen wird. Herr 1. Bürgermeister Thiel erklärt, dass er diesen Punkt trotzdem angesprochen haben will. Wie der Vorhabensträger ausführt, kann in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Regensburg als zuständigen Straßenbaulastträger für die Staatsstraße 2660 auf dem Überführungsbauwerk im Zuge der Staatsstraße 2660 eine für einen künftigen Geh- und Radweg entsprechend breite Bauwerksskappe vorgesehen werden. Der Bau des Geh- und Radweges selbst ist aber nicht Aufgabe des Vorhabensträgers.

Der Einwand der Gemeinde Barbing zur Breite des Geh- und Radweges auf der Brücke im Zuge der Staatsstraße 2145 wird unter Hinweis auf die Ausführungen des Vorhabensträgers zum gleichlautenden Einwand der Stadt Neutraubling für erledigt erklärt.

Es ist zu erwarten, dass die Straßenverbindung zwischen Sarching und Wolfskofen durch die Ausweisung von Gewerbegebieten in diesem Bereich zu einer Haupterschließungsstraße wird. Eine Erneuerung des Brückenbauwerks entsprechend dem Bauwerk BW 64 (Überführungsbauwerk Kreuzhofstraße) wird daher von der Gemeinde Barbing beantragt. Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 macht nach Feststellung des Vorhabensträgers keine Erneuerung des Bauwerks im Zuge des öffentlichen Feld- und Waldweges Sarching-Wolfskofen erforderlich. Der Antrag der Gemeinde Barbing wird daher zurückgewiesen. Herr 1. Bürgermeister Thiel erklärt, dass der Antrag nicht aufrechterhalten wird.

Wie in den Punkten 3.1.7 und 3.1.8 der Stellungnahmen der Gemeinde Barbing aus den Jahren 2014 und 2016 bereits angesprochen, besteht aufgrund des vorliegenden hohen Grundwasserstandes trotz der günstigen Versickerungsfähigkeit des Untergrundes die Gefahr der Vernässung angrenzender Grundstücke. Auf diese Vernässungsgefahr möchte Herr 1. Bürgermeister Thiel daher nochmals hinweisen. Wie der Vorhabensträger ausführt, wurden im Zuge der Erstellung der Planungsunterlagen die Bodenkennwerte ermittelt. Aufgrund des vorliegenden hydrologischen Gutachtens ist nach Aussage des Vorhabensträgers nicht mit einer Vernässung angrenzender Grundstücke zu rechnen. Wie das Gutachten ergeben habe, könne bereits 1 m neben der Versickerungsmulde mit keiner messbaren Erhöhung des Grundwasserspiegels gerechnet werden. Im Übrigen werden Sickerschlitze vorgesehen und ein entsprechender Abstand zum Grundwasser eingehalten, so dass aus Sicht des Vorhabensträgers genügend Sicherheiten vorgesehen wurden.

Wie in Punkt 9.1 der Stellungnahmen der Gemeinde Barbing bereits ausgeführt, wird eine Spontanbegrünung der Bankette wegen der damit zu befürchtenden Verunkrautung abgelehnt. Entsprechende Probleme aufgrund von Verunkrautungen werden nach Aussage von Herrn 1. Bürgermeister Thiel immer wieder an die Gemeinde Barbing herangetragen. Wie der Vorhabensträger feststellt, werden insbesondere die Bankette intensiv gepflegt, so dass die geäußerten Befürchtungen aus Sicht des Vorhabensträgers unbegründet sind. Der Vorhabensträger sichert zu, dass die Gestaltungsmaßnahme 9 (Straßenböschungen und Straßenebenenflächen) so ausgeführt wird, dass kein Spontanwuchs stattfinden kann. Dies wird von Herrn 1. Bürgermeister Thiel so zur Kenntnis genommen.

Zum Thema Lärmschutz wurde die Wirkung des vorgesehenen Lärmschutzbelages bereits beschrieben. Aus Sicht von Herrn 1. Bürgermeister Thiel sind jedoch 2 Aspekte nochmal näher anzusprechen. Wie ist zum einen die zeitliche Wirkung zu beurteilen und wie ist zum anderen die rechtzeitige Erneuerung abgesichert? In 12 bis 15 Jahren dürfte seiner Meinung nach der Fahrbahnbelag sanierungsbedürftig sein. Wie ist die Erneuerung des Fahrbahnbelages nicht

nur haushaltsrechtlich sondern auch bezüglich der Lärmschutzwirkung gesichert? Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass der Lärminderungsfaktor von $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$ über die ganze Liegezeit des Fahrbahnbelages garantiert wird. Es trifft zu, dass die Lebensdauer offenerporiger Fahrbahnbeläge nicht so lang ist wie bei geschlossenen Fahrbahnbelägen. Künftige Erneuerungen des Fahrbahnbelages müssen sich an dem Lärminderungsfaktor von $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$ orientieren. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass es künftig noch andere Fahrbahnbeläge geben wird, die diesen Wert garantieren können. Unter Hinweis auf die Bundesautobahn A 9 bei Garching, führt der Vorhabensträger aus, dass der offenerporige Fahrbahnbelag dort, nachdem er entsprechende Verschleißerscheinungen aufwies, trotz der immensen Verkehrsbelastung von über 150.000 Kfz/24 h in einem Zug erneuert wurde.

Herr 1. Bürgermeister Thiel bemängelt, dass der Flächennutzungsplan der Gemeinde Barbing in der den Planunterlagen zugrunde liegenden Lärmberechnung nicht mit berücksichtigt wurde und die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen somit unzureichend sind. Wie er weiter ausführt wird in nächster Zukunft ein Bebauungsplan der Gemeinde Barbing rechtskräftig. Aus Sicht der Gemeinde Barbing sind die künftige bauliche Entwicklung und die damit verbundene verkehrliche Entwicklung in der Lärmberechnung auf alle Fälle entsprechend zu berücksichtigen. In der Verkehrsuntersuchung werden künftige bauliche Entwicklungen berücksichtigt, es stellt sich für ihn die Frage warum diese bauliche Entwicklung nicht auch bei der Lärmberechnung mit berücksichtigt wird. Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass nur entsprechend verfestigte Planungen mit konkreten Gebäudedarstellungen berücksichtigt werden können. Weder der Flächennutzungsplan noch der bisher noch nicht konkretisierte Bebauungsplan sind deshalb geeignet, bereits jetzt in der Lärmberechnung berücksichtigt werden zu können. Im Übrigen ist die sich aus der Verkehrsuntersuchung ergebende Verkehrsprognose Grundlage der durchgeführten Lärmberechnungen. Herr 1. Bürgermeister Thiel erklärt, dass er sich eine weitere Prüfung des Sachverhalts vorbehält.

Nachmittag:

Evangelische Wohltätigkeitsstiftung in Regensburg, Alte Manggasse 3, 93047 Regensburg

Als Vertreter der Evangelischen Wohltätigkeitsstiftung in Regensburg (EWR) nimmt Herr Dr. Reutter an der Erörterungsverhandlung teil. Auf das Schreiben vom 19. Juli 2016 sowie die Antwort des Vorhabensträgers wird verwiesen.

Wie Herr Dr. Reutter ausführt ist eine Bebauung der Grundstücke der EWR im Bereich von Neuprüll beabsichtigt. Entsprechende Planungsüberlegungen werden derzeit angestellt, konkrete Planungen liegen allerdings noch nicht vor. Bezüglich einer Einbeziehung der geplanten Bebauung in die durchgeführte Lärmberechnung und eine entsprechende Ergänzung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen stellt der Vorhabensträger fest, dass die angedachte Bebauung aufgrund fehlender verfestigter und ausreichend konkretisierter Planungen nicht berücksichtigt werden kann. Gegen eventuell aus Sicht der EWR erforderliche zusätzliche und außerhalb des Planfeststellungsverfahrens noch näher abzustimmende Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Neuprüll bestehen von Seiten des Vorhabensträgers allerdings keine Bedenken.

Angesprochen wird von Herrn Dr. Reutter die geplante Bebauung von Grundstücken der EWR im Bereich der Galgenbergstraße. Wie er ausführt sind hier die Planungen schon weiter fortgeschritten. Maßgebend sind die zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorhandenen konkreten und verfestigten Planungen. Sich nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ergebende Entwicklungen haben keinen Einfluss und sind nicht zu berücksichtigen. Wie der Vorhabensträger ausführt, gelten die vorstehenden Aussagen zur Bebauung im Bereich Neuprüll auch für die geplante Bebauung im Bereich der Galgenbergstraße.

Wie Herr Dr. Reutter weiter ausführt, werden am Studentenwohnheim in der Johann-Hösl-Straße die zulässigen Immissionsgrenzwerte in der Nacht überschritten. Laut den Planfeststellungsunterlagen besteht hier lediglich ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Von Seiten der EWR besteht allerdings auf alle Fälle ein Interesse an aktiven Lärmschutzmaßnahmen, da aus Sicht der EWR durch ergänzende Lärmschutzmaßnahmen durchaus eine signifikante Verringerung der Lärmwerte zu erwarten ist. Dies lasse sich aus den nunmehr gegenüber den ursprünglich ausgelegten Planungsunterlagen niedrigeren Lärmwerten im Bereich des Studentenwohnheims ableiten. Weitere Verbesserungen in lärmtechnischer Hinsicht sind daher nach Ansicht der EWR durchaus möglich. Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass das Lärmschutzkonzept aufgrund der Stellungnahme des Bayer. Landesamtes für Umwelt überarbeitet wurde. Das Lärmschutzkonzept wurde dabei nicht im Hinblick auf einzelne Punkte, sondern in seiner Gesamtheit optimiert. Aufgrund des großen Abstandes des Studentenwohnheims

wäre eine unverhältnismäßige Erhöhung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich erforderlich. Der Vorhabensträger sichert zu eine kurze ergänzende Stellungnahme nachzureichen. Ergänzend führt der Vorhabensträger aus, dass die von Herrn Dr. Reutter angeführte Reduzierung der Lärmwerte nicht auf Durchführung ergänzender Lärmschutzmaßnahmen, sondern auf der Berichtigung falscher Annahmen in der ursprünglichen Berechnung beruht. Hierzu erläutert der Vorhabensträger nochmals kurz die Einstufung der einzelnen Gebiete. Demnach liegt das Studentenwohnheim nicht in einem Sondergebiet, wie in der ursprünglichen Lärmberechnung angesetzt, sondern in einem allgemeinen Wohngebiet, für das höhere Immissionsgrenzwerte als für ein Sondergebiet gelten. Gegenüber der ursprünglichen Berechnung ergeben sich daher geringere Überschreitungen zulässiger Immissionsgrenzwerte.

Im Bereich der Gemarkung Oberisling sind nach Feststellung von Herrn Dr. Reutter mehrere Flächen im Eigentum der EWR betroffen, die als Bauland und somit für eine Bebauung geeignet sind. Diese Flächen unterliegen außerdem dem Erbbaurecht, was bei der Entschädigung zusätzlich zu berücksichtigen ist. Wie der Vorhabensträger ausführt, handelt es sich bei den angesprochenen Flächen um Brachflächen, wobei Erbbaurechte jederzeit aufgelöst werden können. Die Entschädigung ist Gegenstand vertraglicher Vereinbarungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Bezüglich der angesprochenen Bebaubarkeit dieser Flächen stellt der Vorhabensträger fest, dass bei einem Abstand von bis zu 40 m zum Fahrbahnrand der Bundesautobahn A 3 eine Bauverbotszone und einem Abstand von bis zu 100 m eine Baubeschränkungszone besteht. Ohne Zustimmung des Vorhabensträgers ist daher eine bauliche Entwicklung auf diesen Flächen in diesen Bereichen nicht möglich. Auf Nachfrage erklärt der Vorhabensträger, dass die vorübergehende Inanspruchnahme der Flächen während der Bauzeit im angegebenen Umfang erforderlich ist. Diese Flächen werden als Arbeitsraum bzw. zur vorübergehenden Lagerung von Erdmassen benötigt und werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder entsprechend hergestellt.

Herr Dr. Reutter erklärt, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Universitätsklinikum Regensburg, Bau- und Grundstücksverwaltung, Franz-Josef-Strauß-Allee 11, 93053 Regensburg

Als Vertreter des Universitätsklinikums nimmt Herr Engl an der Erörterungsverhandlung teil. Auf die Schreiben vom 23. Oktober 2014 und 28. Juli 2016 wird verwiesen.

Die Antwort des Vorhabensträgers zu den vorstehend genannten Schreiben liegt dem Universitätsklinikum vor. Aus Sicht von Herrn Engl ist auf die künftigen baulichen Erweiterungsmaßnahmen wie z.B. den Bau des Krankenhauses und die Verdichtung der bisher bereits vorhandenen Bebauung hinzuweisen. Insbesondere geht es hierbei um entsprechende Lärmschutzmaßnahmen für diese künftige Bebauung. Die Festlegungen des rechtsbeständigen Bauungs-

plans sind daher in der Straßenplanung unbedingt zu berücksichtigen. Aufgrund der zwischenzeitlichen baulichen Entwicklungen im Bereich des Universitätsklinikums ist aus Sicht des Vorhabensträgers der Bebauungsplan in der vorliegenden Form nicht mehr umsetzbar. So kann z.B. das Krankenhaus nicht mehr an der bisher vorgesehenen Stelle realisiert werden. In der Straßenplanung können nach Feststellung des Vorhabensträgers nur die tatsächliche Bebauung sowie die zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens verfestigten Planungen entsprechend berücksichtigt und in die Lärmberechnung mit einbezogen werden. Der Vorhabensträger sichert jedoch die Situation mit dem Universitätsklinikum nochmals näher zu untersuchen und das Ergebnis der Untersuchung der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen.

Zweckverband zur Wasserversorgung Landkreis Regensburg-Süd, Aukofener Straße 17,

Als Vertreter des Zweckverbands zur Wasserversorgung Landkreis Regensburg-Süd nimmt Herr Senft an der Erörterungsverhandlung teil. Auf die Schreiben vom 30. September 2014 und 18. Juli 2016 wird verwiesen. Die Antwort des Vorhabensträgers zu diesen Schreiben liegt dem Zweckverband zur Wasserversorgung Landkreis Regensburg-Süd vor.

Aufgrund der Vielzahl der im Wirtschaftsweg südlich der Bundesautobahn A 3 bei Neutraubling und damit in einem relativ geringen Abstand zueinander liegender Ver- und Entsorgungsleitungen, weist Herr Senft nochmals auf die damit verbundenen Probleme bei künftigen Unterhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen hin. Zur Vermeidung dieser Probleme geht Herr Senft nochmals auf die beiden im Schreiben vom 18. Juli 2016 beschriebenen Alternativen ein. Wie er weiter ausführt, ist das vom geplanten Straßenbauvorhaben berührte Leitungsnetz des Zweckverbandes zur Wasserversorgung Landkreis Regensburg-Süd entsprechend den bisher bestehenden Verhältnissen anzupassen bzw. zu verlegen. Soweit Leitungen auf Privatgrund verlegt werden müssen ist eine entsprechende rechtliche Sicherung vorzusehen. Der Vorhabensträger sichert zu, die genannten Alternativen im Rahmen der Ausführungsplanung näher zu untersuchen und eine mit dem Zweckverband zur Wasserversorgung Landkreis Regensburg-Süd abgestimmte Lösung zu wählen. Ebenso wird eine ordnungsgemäße Verlegung und Anpassung des Leitungsnetzes zugesichert. Soweit Leitungen auf Privatgrund verlegt werden müssen, sehen die Planfeststellungsunterlagen auch eine entsprechende dingliche Sicherung dieser Leitungen vor.

Bayerischer Bauernverband, Geschäftsstelle Regensburg, Furtmayrstraße 17, 930533 Regensburg

Als Vertreter des Bayerischen Bauernverbandes nimmt Herr Hofmann an der Erörterungsverhandlung teil. Auf die Schreiben vom 30. Oktober 2014 und 28. Juli 2016 und die dem Bayeri-

schen Bauerverband vorliegende Antwort des Vorhabensträgers zu diesen Schreiben wird verwiesen.

Wie Herr Hofmann ausführt, werden landwirtschaftliche Flächen nicht nur durch das Straßenbauvorhaben selbst, sondern insbesondere auch durch die aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen. Auf Nachfrage von Herrn Hofmann inwieweit Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe vorliegen bzw. inwieweit von Seiten des Vorhabensträgers Existenzgefährdungen geprüft wurden, erklärt der Vorhabensträger, dass Existenzgefährdungen im Anhörungsverfahren geltend gemacht wurden. Um allerdings die Frage der Existenzgefährdung abschließend prüfen können sind noch ergänzende Angaben von Seiten der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebsführer erforderlich. Im Übrigen wurde den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben ein entsprechendes Ersatzlandangebot unterbreitet, so dass sich aus Sicht des Vorhabensträgers die Frage einer Existenzgefährdung nicht mehr stellen dürfte.

Für Herrn Hofmann wäre eine deutliche Reduzierung des Verlustes landwirtschaftlicher Flächen allein durch die Wahl eines steileren Böschungswinkels durchaus vorstellbar. Er bittet daher den Vorhabensträger um Auskunft, mit welcher Flächeneinsparung bei einem steileren Böschungswinkel in Etwa gerechnet werden könnte. Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass von seiner Seite keine zahlenmäßigen Angaben möglich sind. Der Böschungswinkel ist im Übrigen von den anzutreffenden Untergrundverhältnissen abhängig, wobei die vorliegenden Untergrundverhältnisse keine steileren Böschungsneigungen rechtfertigen würden. Bei der gewählten Böschungsneigung von 1 : 1,5 handelt es sich um die den einschlägigen Richtlinien zugrundeliegende Regelneigung. Für den Vorhabensträger sind unter den gegebenen Voraussetzungen keine Gründe erkennbar, die ein Abweichen von der gewählten Regelböschungsneigung rechtfertigen würden. Herr Hofmann erklärt, dass der Einwand bezüglich einer steileren Böschungsneigung aufrechterhalten wird.

Angesprochen werden von Herrn Hofmann die mit den geplanten Entwässerungsmaßnahmen verbundenen Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse und damit auf die landwirtschaftlichen Flächen. Entsprechend seinen Ausführungen sind den Planfeststellungsunterlagen hierzu keine Angaben oder Aussagen zu entnehmen. Von Seiten des Bayerischen Bauernverbandes wird daher für die an das Straßenbauvorhaben angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen die Durchführung eines entsprechenden Beweissicherungsverfahrens durch einen unabhängigen Gutachter gefordert. Auch sollten entlang der Ausbaustrecke Pegel angelegt werden um die Auswirkungen der Fahrbahntwässerung auf das Grundwasser feststellen zu können. Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass die mit dem Straßenbauvorhaben und der vorgesehenen Entwässerung verbundenen Auswirkungen auf das Grundwasser durch ein hydrogeologisches Gutachten ermittelt wurden. Spürbare Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse und eine Vernässung angrenzender Grundstücksflächen seien demnach nicht feststellbar. Auf-

grund des sich nur im Zentimeterbereich bewegenden Wirkungsbereiches lassen nach Feststellung des Vorhabensträgers weder die vorgeschlagenen Pegel noch ein gesondertes Gutachten Rückschlüsse auf die Auswirkungen der Straßenentwässerung auf den Grundwasserspiegel zu. Die vom Vorhabensträger durchgeführten Berechnungen berücksichtigen u.a. die normale Grundwasserbildung und die durch die geplanten Sickermulden verursachten Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel. Da nachteilige Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen durch eine straßenbaubedingte Vernässung seiner Ansicht nach nicht sicher ausgeschlossen werden können, erklärt Herr Hofmann, dass die diesbezüglichen Einwendungen aufrechterhalten werden.

Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen führen nach Ansicht von Herrn Hofmann zu einer Verschattung landwirtschaftlicher Flächen, so dass mit entsprechenden Ertragseinbußen gerechnet werden muss. Diese nachteiligen Auswirkungen sind zu berücksichtigen und auch entsprechend zu entschädigen. Verschattungen landwirtschaftlicher Flächen sind nach Feststellung des Vorhabensträgers sicherlich nicht auszuschließen. Nach Ansicht des Vorhabensträgers sind diese Verschattungswirkungen jedoch nicht so schwerwiegend, als dass sie einen Entschädigungsanspruch auslösen könnten. Der Einwand wird von Herrn Hofmann aufrechterhalten.

Für Herrn Hofmann ist nicht nachvollziehbar, warum Straßennebenflächen wie z.B. die Straßenböschungen nicht als ökologische Ausgleichsflächen mit angerechnet werden können. Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen könnten dadurch auf alle Fälle reduziert werden. Weiterhin bemängelt er, dass die Eingriffsbilanzierung auf der Basis von aus seiner Sicht veralteten Regelungen aus dem Jahr 1993 beruht. Für Herrn Hofmann stellt sich außerdem die Frage, warum keine produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen, wie sie nach der zwischenzeitlich eingeführten Kompensationsverordnung möglich sind, vorgesehen werden. Landwirtschaftliche Flächen gingen somit für die weitere Bewirtschaftung nicht verloren. Allgemein sei zu erwarten, dass mit Anwendung der Kompensationsverordnung der Bedarf an naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen verringert werden kann. Weiterhin wies Herr Hofmann darauf hin, dass den landwirtschaftlichen Belangen in Bebauungsplanverfahren in wesentlich größerem Umfang Rechnung getragen wird. Wie der Vorhabensträger ausführt, stellt das geplante Straßenbauvorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der entsprechend den zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens gültigen gemeinsamen Grundsätzen bilanziert wurde. Straßennebenflächen wie Straßenböschungen können gemäß den gemeinsamen Grundsätzen nicht als ökologische Ausgleichsflächen herangezogen werden. Unabhängig davon finden auf den Straßennebenflächen entsprechende Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung der Straße in das Landschaftsbild statt. Was Bebauungsplanverfahren angeht, so beruhen diese Verfahren auf einer ganz anderen und nicht auf straßenrechtliche Verfahren anwendbaren Rechtsgrundlagen. Unabhängig davon, dass die gemeinsamen Grundsätze produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen nicht vorsehen, würden vorliegend solche Maßnahmen nach Feststellung des

Vorhabensträgers keine wesentlichen Vorteile bieten, da für die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen keine für die landwirtschaftliche Nutzung besonders wertvolle Flächen vorgesehen sind. Mit Anwendung der Kompensationsverordnung ist nach Meinung des Vorhabensträgers auch davon auszugehen, dass sich damit der Umfang erforderlicher ökologischer Ausgleichsflächen deutlich erhöhen würde. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, kann der Eingriff in landwirtschaftliche Flächen insoweit minimiert werden, als für die ökologischen Ausgleichsflächen überwiegend Grundstücke herangezogen werden, die sich bereits im Eigentum des Vorhabensträgers befinden. Dies wird von Herrn Hofmann zur Kenntnis genommen.

Auf Nachfrage von Herrn Hofmann erklärt der Vorhabensträger, dass im Rahmen der Herstellung der ökologischen Ausgleichsflächen auch zum Teil ein entsprechender Humusabtrag erforderlich ist um das mit der Ausgleichsmaßnahme verfolgte Ziel eines mageren Standortes zu erreichen. Herr Hofmann stellt fest, dass ein solcher Humusabtrag aus landwirtschaftlicher Sicht auf alle Fälle abgelehnt wird und im Übrigen die in den Stellungnahmen des Bayerischen Bauernverbandes erhobenen Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Kreisverband Regensburg, Hofweg 32, 93053 Regensburg

Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Regensburg, Kavalleriestraße 9, 93053 Regensburg

Als Vertreter des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs und des Verkehrsclubs Deutschland, jeweils Kreisverband Regensburg nehmen Frau Wörle und Herr Hammer an der Erörterungsverhandlung teil. Auf die Schreiben vom 25. bzw. 26. Oktober 2014 sowie die den beiden Verbänden vorliegende jeweilige Antwort des Vorhabensträgers wird verwiesen.

Von den Vertretern der beiden Verbände werden durchgehende und parallel zur Bundesautobahn A 3 verlaufende Radwege gefordert. Dabei sollten die entlang der Bundesautobahn A 3 erforderlichen Betriebswege sowie sonstige öffentliche Straßen und Wege einbezogen und vorhandene Lücken entsprechend geschlossen werden. Brückenbauwerke sind dabei entsprechend zu ändern bzw. zu ergänzen um den Radverkehr ordnungsgemäß abwickeln bzw. höhenfreie Querungsmöglichkeiten bieten zu können. Bezüglich der Notwendigkeit der geforderten Radwege wird von den Vertretern der beiden Verbände auf die von der Bayerischen Staatsregierungen formulierten verkehrspolitischen Ziele verwiesen. Auf bereits vorhandene Radwege entlang von Bundesautobahnen in Berlin wird ergänzend verwiesen. Wie die Vertreter der beiden Verbände weiter ausführen sind auch aus Sicht der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr Radwege entlang von Autobahnen denkbar und möglich. Eine Aufteilung der Baulast für die Radwege auf den Vorhabensträger sowie die Stadt Regensburg und die weiteren betroffenen Kommunen dürfte aus Sicht der Vertreter der beiden Verbände möglich sein. Die Planungen des Vorhabensträgers konzentrieren sich sehr

einseitig auf den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn, für den Bau begleitender Radwege fehlen Planungsüberlegungen gänzlich. Auf die verkehrlichen Entwicklungen des Individualverkehrs wird Rücksicht genommen, der Radverkehr und der Bau von kreuzungsfreien Radwegen, die auch zu einer Reduzierung des Individualverkehrs beitragen können, bleiben dabei unberücksichtigt. Die Vertreter der beiden Verbände weisen darauf hin, dass der Bund die Anlage von Radschnellwegen in das FStrG mit aufnehmen will und der Bau von Radwegen auch vom Bayerischen Staatsminister des Innern favorisiert wird. Wenn die Planungen für die begleitenden Radwege nicht jetzt aufgenommen werden sind sie auf Jahre hinaus gesehen nicht mehr durchführbar. Die Vertreter der beiden Verbände fordern den Vorhabensträger auf, umgehend entsprechende Gespräche mit den möglichen Baulastträgern aufzunehmen. Der Vorhabensträger stellt fest, dass aus seiner Sicht die Bundesstraßenverwaltung nach derzeitigem Sachstand auf keinen Fall Baulastträger für parallel zur Bundesautobahn A 3 verlaufende Radwege sein kann und die Anlage solcher Radwege auch nicht Aufgabe der Bundesstraßenverwaltung ist. Die Frage der Baulastträgerschaft für diese Radwege müsste daher erst noch geklärt werden. Der Vorhabensträger sieht daher keine Möglichkeit zum Bau der geforderten Radwege im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3. Auf Nachfrage der Vertreter der Verbände erklärt der Vorhabensträger, dass eine Aufnahme der geforderten Planungen zum jetzigen Verfahrensstand nicht mehr möglich ist. Die Vertreter der Verbände fordern daher das Verfahren momentan einzustellen, um die entsprechenden Planungen für die Radwege aufnehmen zu können. Die Forderung wird vom Vorhabensträger zurückgewiesen.

Die Vertreter der beiden Verbände erklären, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Gemeinde Mintraching, Friedenstraße 2, 93098 Mintraching

Gemeinde Obertraubling, Josef-Bäumel-Platz 1, 93083 Obertraubling

Gemeinde Pentling, Am Rathaus 5, 93080 Pentling

Gemeinde Pfatter, Haidauer Straße 40, 93102 Pfatter

Markt Schierling, Rathausplatz 1, 84069 Schierling

Landratsamt Regensburg, Altmühlstraße 3, 93059 Regensburg

Regionaler Planungsverband, Region 11, Nürnberger Straße 1, 92318 Neumarkt i.d.OPf.

Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg, Lechstraße 50, 93057 Regensburg – Bereich Forsten

Staatliches Bauamt Regensburg, Bajuwarenstraße 2d, 93053 Regensburg

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München

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

Bezirk Oberpfalz, Ludwig-Thoma-Straße 14, 93051 Regensburg

Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Region Süd, Kompetenzteam Baurecht, Barthstraße 12, 80339 München

Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, Eilgutstraße 2, 90443 Nürnberg

Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Oberpfalz, Prüfeninger Straße 34, 93049 Regensburg

Wasser- und Bodenverband Aubachtal, 1. Vorsitzender Markus Schreiner, Kremser Straße 27b, 93055 Regensburg

REWAG Regensburger Energie- und Wasserversorgung AG & Co KG, Greflinger Straße 22, 93055 Regensburg

Kabel Deutschland, Vertrieb und Service GmbH & Co.KG, Betastraße 6-8, 85774 Unterföhring

Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH, Bajuwarenstraße 4, 93053 Regensburg

Bund Naturschutz in Bayern e.V., Landesgeschäftsstelle Nürnberg, Bauernfeindstraße 23,
90471 Nürnberg

Die Gemeinde Pentling, das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, das Bayerische Landesamt für Umwelt, der Regionale Planungsverband, das Eisen-Bahn Bundesamt – Außenstelle Nürnberg, die Immobilien Freistaat Bayern, das Landratsamt Regensburg, der Wasser- und Bodenverband Aubachtal, das Staatliche Bauamt Regensburg, die Deutsche Telekom AG, der BUND Naturschutz in Bayern e.V., das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg – Bereich Forsten haben ihre Teilnahme abgesagt und auf ihre jeweiligen im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen verwiesen. Ansonsten wurde eine Teilnahme nicht abgesagt, allerdings haben von den übrigen angeführten Stellen auch keine Vertreter am Erörterungstermin teilgenommen.

Ende der Erörterungsverhandlung am Mittwoch, 19. Oktober 2016:

14:15 Uhr

Ergebnis der Erörterungsverhandlung am Donnerstag, 20. Oktober 2016

Rechtsanwaltskanzlei Schlachter & Kollegen, Roritzerstraße 2a, 93047 Regensburg

Verhandelt werden die Einwendungen des von der Rechtsanwaltskanzlei Schlachter & Kollegen, Roritzerstraße 2a, 93047 Regensburg vertretenen Mandanten.

Ein Auszug aus der Niederschrift wird gewünscht.

Einwendungsführer 0428

Es sind Herr Rechtsanwalt Dr. Troidl von der Rechtsanwaltskanzlei Schlachter und Kollegen sowie der Einwendungsführer (nachfolgend beide gemeinsam mit Einwendungsführer bezeichnet) anwesend. Auf das Schreiben vom 6. Juli 2016 sowie die der Rechtsanwaltskanzlei vorliegende Antwort des Vorhabensträgers auf dieses Schreiben wird verwiesen.

Der Einwendungsführer erklärt, dass durch den straßenbaubedingten Eingriff und dem damit verbundenen Grundverlust die im Einwendungsschreiben beschriebene Fruchtfolge nicht mehr möglich ist. Außerdem ist seiner Meinung nach die vertraglich festgelegte Liefermenge von 6.500 dz Zuckerrüben nicht mehr sichergestellt. Zur Erfüllung der Treueprämie müsste die Ertragsmenge nochmals um 40 % höher ausfallen. Nach Ansicht des Einwendungsführers führt das geplante Straßenbauvorhaben zu einem existenzbedrohenden Eingriff. Mit Ausnahme der nicht mehr möglichen Fruchtfolge handelt es sich nach Meinung des Vorhabensträgers um einen neuen und damit präkludierten Einwand, was vom Einwendungsführer insoweit zurückgewiesen wird, als die Frage einer Existenzgefährdung im Planfeststellungsverfahren immer näher zu untersuchen ist. Wie der Vorhabensträger ausführt, ist der nach Angaben des Einwendungsführers im Vollerwerb geführte landwirtschaftliche Betrieb des Einwendungsführers schon zum heutigen Zeitpunkt an der Grenze der Existenzfähigkeit. Zur näheren Prüfung der Existenzfrage sind allerdings vom Einwendungsführer noch exaktere Datenunterlagen vorzulegen, die es dem Vorhabensträger ermöglichen festzustellen, ob die vom Einwendungsführer angegebene Mindestliefermenge von 6.500 dz Zuckerrüben durch den Grundverlust tatsächlich unterschritten wird. Mit den bisher vorliegenden Unterlagen ist der vorgetragene Einwand jedenfalls nicht nachvollziehbar. Der Einwendungsführer sichert zu, über die Planfeststellungsbehörde Unterlagen, aus denen die in den letzten Jahren auf seinen bewirtschafteten Feldern erzielten Zuckerrübenenerträge hervorgehen, an den Vorhabensträger zu übersenden. Der Vorhabensträger weist außerdem darauf hin, dass dem Einwendungsführer das Grundstück Fl.-Nr. 151/4, Gemarkung Harting als Ersatzland angeboten wurde, wodurch sich die Frage einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwendungsführers nicht mehr stellen würde. Hierzu führt der Einwendungsführer aus, dass die angebotene Fläche zum Abtransport der Zuckerrüben nicht geeignet ist und außerdem davon auszugehen ist, dass sich auf dieser Fläche Altlasten

befinden. Auch sei die Bonität dieser Fläche nicht mit der seiner betroffenen Grundstücksflächen vergleichbar. Das angebotene Grundstück kommt daher für ihn nicht als Ersatzfläche in Frage. Auf Nachfrage erklärt der Vorhabensträger, dass eine Aussage des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg zur Eignung der vom Vorhabensträger angebotenen Fläche nicht vorliegt. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt ist die angebotene Grundstücksfläche nicht im Altlastenkataster enthalten.

Im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Wirkung ist nach Ansicht des Einwendungsführers in erster Linie zu hinterfragen, ob vorliegend ein Lärmschutz überhaupt erforderlich ist. In einem nächsten Schritt ist dann zu klären, welche Lärmschutzkombination dem Gebot den Flächenverbrauch auf ein Minimum zu reduzieren, am ehesten gerecht wird. Vorliegend bietet sich im Bereich der Grundstücke des Einwendungsführers, bei denen es sich um besonders geeignete Anbauflächen mit hoher Bonität handelt, die Errichtung einer Lärmschutzwand zur Minimierung des Grundeingriffs geradezu an. Wenn nicht hier eine Lärmschutzwand realisierbar ist, dann nirgends mehr. Die gewählte Wall-Wand-Kombination widerspricht nach Feststellung des Einwendungsführers dem Grundsatz der Eingriffsminimierung. Mit einer Lärmschutzwand könnte der Eingriff auf alle Fälle deutlich reduziert werden.

Zum Flächenverbrauch allgemein stellt der Vorhabensträger fest, dass die vorgesehene symmetrische Erweiterung des Fahrbahnquerschnitts die Variante mit dem geringsten Flächenverbrauch darstellt. Die durchgeführten Lärmberechnungen haben die Erforderlichkeit entsprechender Lärmschutzmaßnahmen bestätigt. Eine deutliche Lärmreduzierung kann bereits durch den gewählten Fahrbahnbelag mit einem Lärminderungswert von $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$ erreicht werden. Um die zulässigen Immissionsgrenzwerte einhalten zu können sind darüber hinaus zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Bei der Wahl der Lärmschutzmaßnahmen sind die räumlichen Verhältnisse und die Nutzung der hinterliegenden Grundstücksflächen zu berücksichtigen. Neben rein rechtlichen Aspekten hat auch eine Abwägung zwischen den erforderlichen Kosten und dem Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz zu erfolgen. Die Kosten für den Lärmschutz müssen dabei in einem angemessenen Verhältnis zum erreichten Schutzzweck stehen. Unter diesen Gesichtspunkten stellt vorliegend der gewählte Lärmschutzwall im Bereich der Grundstücke des Einwendungsführers die am besten geeignete Lösung dar.

Der gewählte Lärmschutzwall stellt nach Auffassung des Einwendungsführers die für ihn ungünstigste Lösung dar. Von Seiten des Einwendungsführers wird nachgefragt, wie sich ein Entfall des geplanten Lärmschuttwalls auswirken würde. Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass der Lärmschutzwall erforderlich ist, um den seitlichen Schalleinfall auf den westlichen Bereich der Gärtnersiedlung abzuschirmen. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse ist es im Bereich der Gärtnersiedlung schwierig die zulässigen Immissionsgrenzwerte allein mit einem Lärmschutzwall einzuhalten. Im Anschluss an den Lärmschutzwall im Bereich der Grundstücke des Einwendungsführers ist daher eine Wall-Wandkombination mit einer Höhe von insgesamt 11,00 m

vorgesehen. Selbst mit dieser Maßnahme ist es nicht möglich an allen Anwesen in der Gärtner-siedlung die zulässigen Immissionsgrenzwerte einhalten zu können. Eine reine Lärmschutz-wand bringt aus Sicht des Vorhabensträgers keine wesentlichen Vorteile. Festzuhalten bleibt nach Feststellung des Vorhabensträgers, dass mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen kein kompletter Vollschutz erreicht werden kann.

Zum Nachweis, dass mit der geforderten Lärmschutzwand die Lärmwerte der Lärmschutzver-ordnung eingehalten werden, fordert der Einwendungsführer die Einholung eines gesonderten Gutachtens. Wie der Vorhabensträger ausführt, wird ein gesondertes Gutachten keine wesentli-chen Unterschiede erbringen, so dass von seiner Seite daher die Einholung eines gesonderten Gutachtens abgelehnt wird.

Die Ausführungen des Vorhabensträgers sind nach Ansicht des Einwendungsführers nicht plausibel, da nach den allgemeinen Grundsätzen der Lärmausbereitungsrechnung eine Im-missionsschutzmaßnahme umso wirkungsvoller ist, je näher am Immissionsort sie ausgeführt wird. Die Aussage ist nach Feststellung des Vorhabensträgers zutreffend, in diesem speziellen Fall sind mit einer Lärmschutzwand keine Änderungen gegenüber den bisher vorhandenen Überschreitungen zu erwarten. Hierauf entgegnet der Einwendungsführer, dass dies zu über-prüfen, eben Gegenstand des beantragten Gutachtens ist.

Wie der Einwendungsführer weiter ausführt, weisen seine Grundstücksflächen durchaus Bau-landcharakter auf. Trotz des zu berücksichtigenden Anbauverbots ist eine entsprechende bauli-che Entwicklungen durchaus möglich (z.B. Photovoltaik oder Stellplätze). Die Grundstücke müssen nicht grundsätzlich Flur und Feld bleiben. Dies sollte in die Abwägung mit einbezogen werden.

Hierzu äußert der Vorhabensträger fest, dass es dahingestellt bleiben kann, ob dies tatsächlich Bauerwartungsland werden könnte. Derzeit handelt es sich um eine landwirtschaftliche Nutzflä-che. Aufgrund der gesetzlichen Bauverbotszone liegt keinerlei Bauerwartungsstatus vor.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen im vollen Umfang aufrechterhalten werden.

Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner, Theatinerstraße 33, 80333 München

Verhandelt werden die Einwendungen der von der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner, Theatinerstraße 33, 80333 München vertretenen Mandanten. Herr Dr. Leitner erklärt, dass Ver-tretungsvollmachten, soweit sie noch fehlen, nachgereicht werden.

Ein Auszug aus der Niederschrift wird gewünscht.

Einwendungsführer 0175

An der Erörterungsverhandlung haben Herr Dr. Leitner von der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner sowie die Einwendungsführer (nachfolgend gemeinsam mit Einwendungsführer bezeichnet) teilgenommen. Auf das Schreiben der Einwendungsführer vom 14. Oktober 2014 in dem die wesentlichen Problempunkte angesprochen wurden und die dem Einwendungsführer vorliegende Antwort des Vorhabensträgers wird verwiesen.

Ergänzend zum Einwendungsschreiben wird folgendes ausgeführt:

Entgegen den Ausführungen des Vorhabensträgers ist der Sohn der Einwendungsführerin sehr wohl auch selbst Einwendungsführer. Die Kopie des zwischen der Mutter und dem Sohn abgeschlossenen Einheitsvertrages für die Verpachtung eines landwirtschaftlichen Betriebes wird vom Einwendungsführer übergeben. Von Seiten des Einwendungsführers wird die Übersendung der mit der Stadt Regensburg abgeschlossenen Pachtverträge zugesichert.

Bei der Planung von Straßen ist nach Feststellung des Einwendungsführers in erster Linie der Grundsatz der Eingriffsvermeidung zu berücksichtigen. Auf alle Fälle sind erforderliche Eingriffe in Grundstücke Dritter auf den unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken. Vorliegend wird daher die zwingende Notwendigkeit eines Lärmschutzwalles im Bereich des Grundstücks Fl.-Nr. 461, Gemarkung Irl bezweifelt. Mit einer Lärmschutzwand könnte der Eingriff in das Grundstück des Einwendungsführers auf alle Fälle reduziert werden. Von Seiten des Einwendungsführers wird daher nachgefragt warum hier keine Lärmschutzwand vorgesehen ist und ob hier eventuell lärmtechnische Gründe gegen eine solche Lärmschutzwand sprechen würden.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass die jeweils gewählte Lärmschutzkonstruktion Ergebnis einer Abwägung ist. Wichtiger Bestandteil des vorliegenden Lärmschutzkonzepts ist der vorgesehene Fahrbahnbelag der einen Lärminderungsfaktor von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ aufweist. Mit der damit bereits zu erzielenden Lärmreduzierung kann der zur Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte erforderliche Umfang der weiteren Lärmschutzmaßnahmen entsprechend reduziert werden. Der Wall wurde so flächensparend wie möglich geplant.

Unter Hinweis auf Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG stellt sich für den Einwendungsführer die Frage ob hier nicht im Hinblick auf die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer die Rechtsgrundlage für die Errichtung einer Lärmschutzwand vorliegt und in diesem Zusammenhang überhaupt ein entsprechender Kostenvergleich stattfand.

Wie der Vorhabensträger ausführt, wurden die Kosten für die geplanten Lärmschutzmaßnahmen anhand allgemeiner von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr veröffentlichten Kostenpauschalen ermittelt.

Um einen Kostenvergleich führen zu können sind nach Feststellung des Einwendungsführers konkrete Kosten für eine Lärmschutzwand zu nennen. Auch sind dem Einwendungsführer die

angeführten allgemeinen Kostenpauschalen nicht bekannt. Wie er weiter ausführt, liegt das aus seiner Sicht notwendige Abwägungsmaterial nicht vor. Im Übrigen kann auch eine Lärmschutzwand entsprechend kostengünstig gestaltet werden. Im Rahmen der Abwägung ist auch die Frage eventueller Existenzgefährdungen mit zu berücksichtigen. Die Kosten für den Lärmschutz können nicht für sich allein in die Abwägung eingestellt werden. Auch ist zu berücksichtigen, dass mit einer Lärmschutzwand eventuell auch weitere Lärmbetroffene geschützt werden können. Der Einwendungsführer fordert daher eine konkrete Ermittlung der Kosten der verschiedenen Lärmschutzmaßnahmen (Wall, Wand). Ebenso müsste eine modifizierte Gestaltung des Lärmschutzwalles mit steileren Böschungen geprüft werden, da auch damit der Flächenverbrauch reduziert werden könnte.

Der Vorhabensträger erklärt, dass verschiedene Kombinationen von Lärmschutzmaßnahmen möglich sind und sichert zu, der Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Gegenüberstellung zu übersenden. Diese Gegenüberstellung wird mit dem Auszug aus der Niederschrift an den Einwendungsführer weitergeleitet.

Vom Einwendungsführer angesprochen wird die beabsichtigte vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 357, Gemarkung Irl. Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass diese vorübergehende Grundinanspruchnahme nur während der Bauzeit erforderlich ist. Sie wird benötigt um Baufahrzeuge eine entsprechende Bewegungsmöglichkeit einzuräumen und später wieder zu verbauende Erdmassen zwischenlagern zu können. Diese Fläche steht dem Eigentümer nach Abschluss der Bauarbeiten wieder uneingeschränkt zur Verfügung.

Von Seiten des Einwendungsführers wird eine ordnungsgemäße Rekultivierung der vorübergehend beanspruchten Flächen beantragt. Außerdem sind der Grundstückseigentümer und der Bewirtschafter rechtzeitig von der vorübergehenden Beanspruchung zu verständigen. Ebenso sind die vorübergehende Inanspruchnahme und die damit verbundenen Bewirtschaftungseinbußen zu entschädigen. Falls keine Einigung zustande kommt ist zur Feststellung der Entschädigungshöhe ein Gutachten durch den Vorhabensträger in Auftrag zu geben. Der Gutachter ist mit dem Einwendungsführer abzustimmen.

Eine Entschädigung der vorübergehenden Grundinanspruchnahme entsprechend dem Bayerischen Enteignungsgesetz und den Richtlinien des Bayerischen Bauernverbandes ist nach Feststellung des Vorhabensträgers selbstverständlich vorgesehen. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen dürften sich dabei keine Meinungsdivergenzen ergeben.

Wie im Einwendungsschreiben bereits ausgeführt, liegt eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes vor. Nachdem bisher kein entsprechendes Gutachten vorliegt, ist ein solches noch vom Vorhabensträger einzuholen. Der Gutachter ist dabei in Abstimmung mit dem Einwendungsführer festzulegen. Erforderliche Ortstermine sind rechtzeitig mit der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner abzustimmen.

Wie der Vorhabensträger feststellt, wurden dem Einwendungsführer die Grundstücke Fl.-Nrn. 344/2 und 371, jeweils Gemarkung Irl als Ersatzland angeboten. Diese Grundstücke sind nach Feststellung des Vorhabensträgers sowohl hinsichtlich der Bonität wie auch von der Lage günstiger einzustufen als das Grundstück des Einwendungsführers, das schlechtere Ackerzahlen aufweist. Die amtliche Bodenschätzung liefert hierzu nähere Auskünfte. Während an das Grundstück Fl.-Nr. Nr. 461, Gemarkung Irl keine weiteren Grundstücksflächen des Einwendungsführers anschließen, grenzen die angebotenen Grundstücke an Flächen des Einwendungsführers an, so dass sich Bewirtschaftungserleichterungen ergeben werden.

Entgegen der Angaben des Vorhabensträgers liegt dem Einwendungsführer kein konkretes Angebot bezüglich des Grundstücks Fl.-Nr. 371, Gemarkung Irl vor, wobei er darauf hinweist, dass insgesamt keine schriftlichen Angebote vorliegen. Eine entsprechende Beurteilung der angebotenen Ersatzflächen war daher nicht möglich. Insgesamt gesehen kann somit nicht von einem verbindlichen Ersatzlandangebot ausgegangen werden. Unabhängig davon besteht von Seiten des Einwendungsführers aber grundsätzlich Bereitschaft über diese Flächen zu verhandeln.

Der Vorhabensträger sichert zu, die schriftliche Anbietung der genannten Ersatzflächen nachzuholen.

Sollte bezüglich der angebotenen Ersatzflächen keine Einigung zustande kommen, so ist nach Feststellung des Einwendungsführers auf alle Fälle die Form der Lärmschutzkonstruktion im Hinblick auf eine Reduzierung des Flächenverbrauchs zu prüfen. Ebenso ist die Verschattungswirkung in diese Prüfung mit einzubeziehen, wozu ein gesondertes Gutachten noch einzuholen ist, das Entschädigungsrundlage für die mit der Verschattung zu erwartenden Ertragsverluste ist. Wie vorstehend bereits ausgeführt, ergibt sich hieraus auch die Notwendigkeit einer entsprechenden Modifizierung des Lärmschutzwalles. Von Seiten des Einwendungsführers wird außerdem eine durch den Lärmschutzwall verursachte Vernässung seines Grundstücks befürchtet.

Auf Nachfrage des Einwendungsführers erklärt der Vorhabensträger anhand eines Querschnitts die Höhe des im Bereich von Irl geplanten Lärmschutzwalls, wobei sich die Höhe des Lärmschutzwalls auf die Gradienten der Fahrbahn bezieht. Unter Berücksichtigung einer ebenen Grundstücksfläche ergibt sich bei einer Höhe des Walls von 7,00 m eine Dammfußbreite von ca. 22,00 m. Nach Auffassung des Vorhabensträgers sind unter Hinweis auf die Querschnittsdarstellung bei einer Höhe des Lärmschutzwalls von 7,00 m keine nachteiligen Verschattungswirkungen auf das Grundstück des Einwendungsführers zu erwarten. Im Übrigen ist hier die Rechtsprechung eindeutig; ein Abwehranspruch entsteht in diesem Zusammenhang nicht.

Die Ausführungen des Vorhabensträgers werden vom Einwendungsführer nicht akzeptiert. Auf Nachfrage des Einwendungsführers wird der Lärmschutzwall zur Seite des Grundstücks des

Einwendungsführers nicht mit hochwachsenden Bäumen, die zu einer zusätzlichen Verschattungswirkung beitragen könnten, bepflanzt.

Nach Feststellung des Vorhabensträgers ist eine durch den Lärmschutzwall verursachte Vernässung des Grundstücks des Einwendungsführers auszuschließen, da das Oberflächenwasser auf der der Fahrbahn zugewandten Seite des Lärmschutzwalls über eine Versickermulde gefasst wird.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Rechtsanwälte Schneider & Collegen, Bavariaring 35, 80336 München

Verhandelt werden die Einwendungen der von den Rechtsanwälten Schneider & Collegen, Bavariaring 35, 80336 München vertretenen Mandanten.

Es sind Herr Rechtsanwalt Schneider und Frau Rechtsanwältin Plößl von der Kanzlei Schneider & Collegen sowie einige von der Rechtsanwaltskanzlei vertretene Mandanten (nachfolgend gemeinsam mit Einwendungsführer bezeichnet) anwesend. Auf den Schriftsatz vom 4. November 2014 wird verwiesen.

Ein auf den jeweiligen Mandanten bezogener Auszug aus der Niederschrift, soweit dessen Einwendungen im Einzelnen erörtert wurden, wird gewünscht.

Für alle Einwendungsführer geltende Einwendungen

Von Seiten des Einwendungsführers wird bezweifelt, dass zum 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 im plangegenständlichen Bereich überhaupt eine Planrechtfertigung vorliegt. So ist die geplante Fahrbahnbreite insbesondere im Hinblick darauf, dass die Fahrzeuge in Zukunft ja kleiner werden sollen, überdimensioniert. Von Seiten des Vorhabensträgers sollte daher über geringere Fahrbahnbreiten nachgedacht werden. Beispielhaft werden die im Baustellenbereich auf der Bundesautobahn A 9 vorhandenen Fahrbahnbreiten angeführt. Dort hätte die innere Spur eine Breite von ca. 2,00 m und die übrigen Fahrspuren wären breiter. Nach Ansicht des Einwendungsführers können mit einer Verschmälerung der inneren Fahrbahnen auf 2,00 m bei einer Ausbaulänge von 10 km schon erhebliche Flächeneinsparungen erzielt werden. Zumindest über eine teilweise Reduzierung der Fahrbahnbreite sollte daher auf alle Fälle nachgedacht werden.

Der Vorhabensträger erläutert anhand eines Regelquerschnitts die vorgesehenen Fahrbahnbreiten. Wie er ausführt, entsprechen die gewählten Fahrbahnbreiten den hierfür einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen. Mit den vorgesehenen Fahrbahnbreiten kann die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet werden. Wie der Vorhabensträger weiter

ausführt, ist bei der Querschnittsgestaltung insbesondere auch der hier vorliegende hohe Schwerverkehrsanteil mit zu berücksichtigen.

Im Hinblick auf die Minimierung des Flächenverbrauchs besteht der Einwendungsführer darauf, von Seiten des Vorhabensträgers über die Breite der Fahrbahn und der straßenbegleitenden Anlagen nachzudenken. Aus Sicht des Einwendungsführers sollten die Fahrbahnbreiten abweichend von den Richtlinien gewählt werden. Es sollten dabei Kompromisslösungen möglich sein. So könnte z.B. durch die Wahl von Betongleitwänden die Breite des Mittelstreifens verringert werden.

Wie der Vorhabensträger ausführt, gab es bereits in früheren Jahren einen Trend zu schmälere Fahrbahnen. Ergebnis der umfangreichen Diskussionen hierzu sind die sich mit den Richtlinien ergebenden Fahrbahnbreiten. Im Hinblick auf die derzeitigen Entwicklungen ist auch nicht davon auszugehen, dass die Fahrzeuge in nächster Zukunft schmaler werden. Insoweit ist auch hinsichtlich der Fahrbahnbreiten eine Änderung des Standes der Technik nicht zu erwarten. Was die Breite des Mittelstreifens angeht, so benötigen die in diesem Bereich erforderlichen Schutzeinrichtungen - um auch wirksam werden zu können - einen entsprechenden Bewegungsspielraum, der bei Unterschreitung der gewählten Breite des Mittelstreifens nicht mehr gegeben ist. Auch muss der Mittelstreifen neben umfangreichen Entwässerungsanlagen und Mastanlagen für Schilderbrücken auch die eventuell im Rahmen erforderlicher Querungsbauwerke erforderlichen Pfeiler mit aufnehmen. Für den Vorhabensträger sind daher keine Gründe für mögliche Abstriche an den Breiten der Fahrbahnen oder des Mittelstreifens erkennbar.

Vom geplanten Straßenbauvorhaben werden mehrere von der Rechtsanwaltskanzlei vertretene Mandanten erheblich beeinträchtigt. Der Schutz des Eigentums muss in die Abwägung mit einstellt werden. Eine fachkundige Beurteilung der gewählten Abmessungen ist daher nach Feststellung des Einwendungsführers zwingend nochmals vorzunehmen. So wurde in einem vergleichbaren Fall in Südbayern die Breite eines Mittelstreifens verringert. Im Hinblick auf den Sicherheitsaspekt könnten bei der Wahl einer geringeren Fahrbahnbreite auch entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkungen oder entsprechende Beschränkungen bezüglich der Nutzung der Fahrstreifen durch Lkw's helfen. Festzuhalten bleibt auf alle Fälle, dass mit einer Reduzierung der Fahrbahnbreite auch eine entsprechende Reduzierung des Flächenverbrauchs erreicht werden kann. Explizit hingewiesen wird nochmals auf die aus Sicht des Einwendungsführers mögliche Reduzierung der Breite des Mittelstreifens.

Das mit dem geplanten Straßenbauvorhaben verfolgte Ausbauziel kann nach Feststellung des Vorhabensträgers mit einer Verschmälerung der Fahrbahn oder sonstiger Bestandteile des Straßenquerschnitts nicht erreicht werden. Unter Hinweis auf seine bisherigen Ausführungen sieht der Vorhabensträger daher keinen Spielraum für Verschmälerungen des Fahrbahnquerschnitts.

Wie der Einwendungsführer weiter ausführt, ist zusammenhängend mit dem aus seiner Sicht überdimensionierten Fahrbahnquerschnitt auch die Breite der vorgesehenen Lärmschutzwälle zu sehen. Die Wälle sind zu breit und bieten daher eine zusätzliche Möglichkeit für weitere Flächeneinsparungen. So würde eine Reduzierung der Dammfußbreite um 1 bis 2 m bereits für einzelne Betroffene Vorteile hinsichtlich des Flächenverlustes bringen und zu geringeren Beeinträchtigungen baulicher Anlagen – wie z.B. in Unterheising oder Irl - führen. Insbesondere im Bereich von Irl liegt ein Wirtschaftsgebäude sehr nah am Lärmschutzwall.

Wie der Vorhabensträger ausführt, dienen die im Bereich von Unterheising und Irl vorgesehenen Lärmschutzwälle u.a. auch dem Schutz der Wohnhäuser von der Rechtsanwaltskanzlei Schneider & Kollegen vertretener Mandanten. Im Bereich von Irl ist eine Entwässerung der Fahrbahn in Richtung Osten über eine Versickermulde auf der der Fahrbahn zugewandten Seite des Lärmschutzwalles möglich. Auf der der Bebauung zugewandten Seite des Lärmschutzwalles ist weder eine entsprechende Entwässerungsmulde noch ein Betriebsweg erforderlich. Damit konnten aus Sicht des Vorhabensträgers bereits entsprechende Flächeneinsparungen erreicht werden.

Die mit dem Straßenbauvorhaben vom Vorhabensträger verfolgten Ziele werden vom Einwendungsführer durchaus anerkannt. Auf die an die Bundesautobahn angrenzenden Grundstückseigentümer sollte jedoch Rücksicht genommen werden. Der Vorhabensträger sollte daher trotzdem seine Planungen im Hinblick auf mögliche Flächeneinsparungen durch eine entsprechende Gestaltung der Lärmschutzwälle nochmals überprüfen.

Der Vorhabensträger geht näher auf das geplante Lärmschutzkonzept ein. So wurde ein Fahrbahnbelag mit einem Lärminderungsfaktor von -5 dB(A) gewählt, mit dem der von der Bundesautobahn ausgehende Verkehrslärm schon deutlich verringert und somit auch der Umfang der zusätzlich zur Einhaltung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen reduziert werden kann. Um die Standsicherheit der Lärmschutzwälle gewährleisten zu können sind die Böschungen dieser Wälle mit einer Regelneigung auszubilden. Betriebswege und Entwässerungsmulden werden auch nur dort angelegt, wo sie auch erforderlich sind. Aus Sicht des Vorhabensträgers wird keine Möglichkeit zu weiteren Flächeneinsparungen durch eine andere Gestaltung der Lärmschutzwälle oder Verzicht bzw. Reduzierung erforderlicher Straßenbestandteile gesehen.

Die steilere Gestaltung der Böschungen der Lärmschutzwälle sollte aus Sicht des Einwendungsführers ggf. mittels eines Gutachtens überprüft werden. Im Bereich von Irl und Unterheising könnte zumindest die zur Bebauung gerichtete Böschung der Lärmschutzwälle steiler ausgeführt werden.

Der Vorhabensträger weist darauf hin, dass die Böschungen der Lärmschutzwälle auch unterhalten werden müssen und daher die Regelneigung nicht nur aus Gründen der Standsicherheit, sondern auch aus unterhaltungstechnischen Gründen erforderlich und gerechtfertigt ist. Was im

Übrigen die steilere Gestaltung von Lärmschutzwällen angeht, so liegen negative Beispiele aus dem Raum München vor, die im Nachhinein aufwendige Umbauarbeiten erforderten.

Von Seiten des Einwendungsführers wird darauf hingewiesen, dass im geplanten Ausbaubereich ein hoher Grundwasserstand vorliegt und deshalb um Mitteilung gebeten wird, wie sich die Verbreiterung der Fahrbahn der Bundesautobahn A 3 auf diesen Grundwasserstand auswirkt und inwieweit die von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (WSD) im Zuge des Ausbaus der Donau gewonnenen Erkenntnisse mit berücksichtigt wurden.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass im Ausbaubereich zur Ableitung des Oberflächenwassers Durchlässe vorhanden sind und auch entsprechende Grundwassermessstellen, die regelmäßig kontrolliert werden, eingerichtet wurden. Auch die von der WSD eingerichteten Pegel werden mit berücksichtigt. Im Auftrag des Vorhabensträgers wurde ein Gutachten erstellt, in dem verschiedene Fälle unter Berücksichtigung des Grundwasserstandes untersucht und berechnet wurden. Ist- und Planungszustand wurden miteinander verglichen und der ausbaubedingte Einfluss auf das Grundwasser ermittelt. Wie der Vorhabensträger ausführt, sind durch die Verbreiterung der Bundesautobahn A 3 Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel lediglich im „cm-Bereich“ zu erwarten. Bereits in einem Abstand von ca. 1,00 m neben den Versickergräben werden keine Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel mehr feststellbar sein. Im Zuge des 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 ist auch die Anlage von Regenrückhaltebecken vorgesehen, die das gesammelte Oberflächenwasser gedrosselt an die jeweiligen Vorfluter weiterleiten.

Sollte sich herausstellen, dass für die betroffenen Grundstücke im Bereich des Zuständigkeitsgebietes des Wasser- und Bodenverbandes Aubachtal Mehrbelastungen für die Unterhaltung der betreuten Gewässer und Einrichtungen anfallen und Kostensteigerungen damit verbunden sind, wird vom Einwendungsführer die Aufnahme einer Schutzauflage in den Planfeststellungsbeschluss gefordert, die sicherstellt, dass diese vom Vorhabensträger den Verbandsmitgliedern und Verbandsorganen erstattet werden.

Die Aufnahme einer solchen Schutzauflage wird vom Vorhabensträger abgelehnt, da die weitere Siedlungsentwicklung nicht aufgehalten werden kann und damit die Auswirkungen auf den Grundwasserstand nicht eindeutig zugeordnet und auf keinen Fall allein auf die Maßnahme des Vorhabensträgers zurückgeführt werden kann. Mit Anlage der Regenrückhaltebecken ist außerdem gewährleistet, dass aus diesen nicht mehr Wasser in die Vorfluter abgeleitet wird, als nicht auch natürlich zufließen würde. Entsprechend dem vorliegenden Gutachten wird der Hochwasserabfluss HQ_{100} durch die Straßenbaumaßnahme nicht beeinflusst.

Einwendungsführer 0557, 558, 559 und 0560

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf den Schriftsatz vom 4. November 2014 und die Antwort des Vorhabensträgers zu diesem Schriftsatz wird verwiesen.

Wie der Einwendungsführer feststellt, liegt zwar kein unmittelbarer Grundverlust vor, allerdings bringt die Verbreiterung der Bundesautobahn A 3 mehr Verkehr und damit auch mehr Immissionen. Eine künftige Nutzung des Grundstücks des Einwendungsführers ist damit im bisherigen Umfang nicht mehr möglich. Eine Untersuchung der Luftschadstoffe hat aus Sicht des Einwendungsführers nicht stattgefunden. Aufgrund des hohen Grundwasserstandes und des damit elastischen Untergrundes dürften für das Anwesen des Einwendungsführers vor allen Dingen durch den Schwerverkehr auf der Bundesautobahn A 3 sowie den zu erwartenden Baustellenverkehr über die Staatsstraße 2145 Probleme durch Erschütterungen entstehen. Zur Ermittlung der Höhe der Schadstoffbelastung und der Auswirkungen durch Erschütterungen wird daher die Durchführung entsprechender Untersuchungen gefordert. Was passiert z.B. mit den Stickoxiden? Außerdem lassen die breiten Dämme vermuten, dass bereits die Einrichtung einer 4. Fahrspur mit eingeplant ist.

Wie der Vorhabensträger ausführt, handelt es sich um keinen Neubau der Bundesautobahn A 3. Vorliegend würde die Nullvariante (= keine bauliche Maßnahmen an der Bundesautobahn A 3) dieselben Belastungen mit sich bringen. Außerdem wurde sehr wohl eine Untersuchung der Luftschadstoffe durchgeführt. Maßgebend hierfür sind die gesetzlichen Regelungen des § 39 BImSchV. Die durchgeführten Berechnungen haben ergeben, dass die zulässigen Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten werden. Aufgrund des großen Abstandes des Anwesens zur Bundesautobahn A 3 und nachdem die Erschließung der Baustelle im Wesentlichen über die Bundesautobahn A 3 erfolgt, werden am Anwesen des Einwendungsführers keine Erschütterungen spürbar sein.

Von Seiten des Einwendungsführers wird bestritten, dass konkret die Stickoxide untersucht wurden. Bezüglich der Stickoxide wird daher die Einholung eines gesonderten Gutachtens gefordert. Sofern die Stickoxide eine Rolle spielen, sollten entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, um die damit verbundenen Beeinträchtigungen auf „Null“ zu reduzieren. Sofern erforderlich, sind im Planfeststellungsbeschluss geeignete Auflagen festzulegen, die schädliche Stickoxidbelastungen verhindern. Wälle sind in diesem Zusammenhang auf alle Fälle zu vermeiden. Wie der Einwendungsführer weiter ausführt, sind die Schutzgüter Leben und Gesundheit nicht verhandelbar. Hinsichtlich der notwendigen Messungen von Erschütterungen und Schadstoffbelastungen während der Bauzeit sind im Planfeststellungsbeschluss entsprechende Auflagen festzulegen.

Entsprechend den Ausführungen des Vorhabensträgers wurden die Grenzwerte für Stickoxide 2015 aktualisiert. Die aktualisierten Werte waren in der Richtlinie, die den Berechnungen zur Ermittlung der Luftschadstoffbelastungen zugrundeliegt, bereits berücksichtigt, so dass keine Notwendigkeit für ergänzende Untersuchungen besteht.

Wie der Einwendungsführer den ausgelegten Planunterlagen entnehmen konnte, wird das Überführungsbauwerk im Zuge der Staatsstraße 2145 verbreitert. Von seiner Seite wird daher nachgefragt inwieweit damit auch die Fahrbahn der Staatsstraße 2145 angehoben und die Gefälleverhältnisse verändert werden. Weiter bittet er um Mitteilung in welchem Umfang die Verbreiterung erfolgt.

Der Vorhabensträger erläutert anhand der Planunterlagen die im Zuge der Staatsstraße 2145 vorgesehenen und in den Planfeststellungsunterlagen mit enthaltenen baulichen Erweiterungen. Die Verbreiterung des Bauwerks um eine zusätzliche Fahrspur und den Geh- und Radweg erfolgt auf der Ostseite der Staatsstraße 2145. Die Ausbaumaßnahme endet nördlich des Anschlussastes der Richtungsfahrbahn nach Passau. Die Zufahrtsverhältnisse zum Anwesen des Einwendungsführers werden daher nicht verändert. Weitere bauliche Maßnahmen im Zuge der Staatsstraße 2145 sind nicht Gegenstand der Planfeststellung; auch sind keine entsprechenden baulichen Maßnahmen des hierfür zuständigen Staatlichen Bauamtes Regensburg bekannt.

Auf Nachfrage des Einwendungsführers erklärt der Vorhabensträger, dass auch während der Bauzeit keine Änderungen an den bestehenden Zufahrtsverhältnissen im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers vorgesehen sind und der Verkehr auf der Bundesautobahn A 3 auch während der Bauzeit, wenn auch mit gewissen Einschränkungen, aufrecht erhalten wird.

Der Einwendungsführer erklärt, dass von seiner Seite mit der im Zuge der Staatsstraße 2145 geplanten Ausbaumaßnahme Einverständnis besteht.

Einwendungsführer 0143

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste aufgeführte Einwendungsführer teilgenommen. Auf den Schriftsatz vom 4. November 2014 und die Antwort des Vorhabensträgers zu diesem Schriftsatz wird verwiesen.

Für den durch das geplante Straßenbauvorhaben entstehenden Grundverlust wird auf alle Fälle die Bereitstellung von Ersatzland gefordert. Zu den vom Vorhabensträger angebotenen Grundstücken Fl.-Nr. 151/4, Gemarkung Harting und 817, Gemarkung Sarching stellt der Einwendungsführer folgendes fest:

Fl.-Nr. 151/4, Gemarkung Harting

Das angebotene Grundstück Fl.-Nr. 151/4, Gemarkung Harting ist aus Sicht des Einwendungsführers nicht als Ersatzland geeignet. Auf diesem Grundstück wurde Kies abgebaut und die

Fläche dann anschließend nicht mehr in einer für die landwirtschaftliche Nutzung geeigneten Weise wieder hergestellt. Es ist außerdem zu befürchten, dass auf dieser Fläche Feuchtzonen entstehen werden. Auch ist davon auszugehen, dass auf dieser Fläche Altlasten vorhanden sind. Hinsichtlich der Bonität der Flächen ist auf alle Fälle von einer minderen Qualität auszugehen. Hinsichtlich der Bewirtschaftung der Fläche ist sie insoweit ungünstiger, als sie eine größere Entfernung zur Hofstelle aufweist.

Wie der Vorhabensträger ausführt, ist die Kiesentnahme aus dem Grundstück Fl.-Nr. 151/4, Gemarkung Harting im Hinblick auf die Eignung der Fläche als landwirtschaftliches Ersatzland nicht ausschlaggebend. Bezüglich der Bonität der Fläche können keine genauen Bodenkennzahlen genannt werden. Eine ordnungsgemäße Rekultivierung der Fläche ist aus Sicht des Vorhabensträgers auf alle Fälle zu erwarten. Ebenso liegt eine einheitliche Bewirtschaftung der Fläche vor. Die Grundstücke wurden auf Anfrage des Vorhabensträgers von der Stadt Regensburg angeboten. Bei der Auswahl wurden Altlastenflächen explizit ausgeklammert. Eine Belastung der Fläche mit Altlasten nach dem Bodenschutzgesetz ist daher auszuschließen.

Fl.-Nr. 817, Gemarkung Sarching

Diese Fläche weist nach Feststellung des Einwendungsführers eine geringere und nicht mit seiner - durch das Straßenbauvorhaben beanspruchten - Grundstücksfläche vergleichbare Bonität auf. Auch diese Fläche ist daher aus seiner Sicht nicht als Ersatzfläche geeignet.

Der Vorhabensträger vertritt den Standpunkt, dass bei entsprechender Behandlung des Grundstücks durchaus eine Verbesserung der Bodenqualität erzielt werden kann.

Von Seiten des Einwendungsführers wird zugesichert, dass die Angebote nochmals eingehend geprüft werden. Soweit tatsächlich erforderlich, sichert der Vorhabensträger zu, auf den beiden genannten und als Ersatzland angebotenen Grundstücksflächen entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Bodenqualität vorzunehmen.

Angesprochen auf die Verschattungswirkungen einer Lärmschutzwand im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers erklärt der Vorhabensträger, dass eine Wand zu einer größeren Verschattungswirkung führen dürfte. In der Abwägung zur Wahl der vorteilhaftesten Lärmschutzkonstruktion wurden von Seiten des Vorhabensträgers alle Argumente berücksichtigt.

Einwendungsführer 0389

Vom geplanten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 ist insbesondere das Grundstück Fl.-Nr. 334/10, Gemarkung Irl des Einwendungsführers betroffen, auf dem er eine Halle errichtet hat. Anhand des entsprechenden Grunderwerbsplans erläutert der Vorhabensträger die im Bereich dieses Grundstücks nur während der Bauzeit erforderliche vorübergehende Grundinanspruchnahme und den Verlauf der künftigen Grundstücksgrenze.

Hinsichtlich der Halle verweist der Einwendungsführer auf die beantragte Beweissicherung (Fundament, aufgehendes Mauerwerk, Photovoltaik-Anlage), die insbesondere der Dokumentierung baubedingter Erschütterungsschäden dienen soll. Die Beweissicherung für die Halle während der Bauausführung wird vom Vorhabensträger zugesichert.

Wie der Einwendungsführer weiter ausführt, ist die derzeit vorhandene Durchfahrtsmöglichkeit der Halle aus und in Richtung der Bundesautobahn A 3 unverzichtbar und muss auch nach dem Ausbau der Bundesautobahn A 3 sichergestellt sein. Hierzu sollte aus Sicht des Einwendungsführers der bisher vorhandene und künftig entfallende Betriebsweg, der auch vom Einwendungsführer mit genutzt wurde, erhalten bleiben und lediglich entsprechend verlegt werden. Die Beibehaltung dieses Betriebsweges dürfte auch für den Vorhabensträger vorteilhaft sein.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass die Baugenehmigung für die Halle kein Durchfahrtsrecht beinhaltet und der Betriebsweg Bestandteil der Bundesautobahn ist. Der Betriebsweg kann nach Feststellung des Vorhabensträgers entfallen, da er zur Unterhaltung des Lärmschutzwalles nicht erforderlich ist. Der Vorhabensträger sichert allerdings zu, die derzeitigen Zufahrtsverhältnisse vor Ort zu überprüfen. Eventuell kann dieser Ortstermin ohne Beteiligung der Rechtsanwaltskanzlei Schneider & Kollegen durchgeführt werden; die Organisation des Ortstermins hat aber auf alle Fälle über die Rechtsanwaltskanzlei zu erfolgen.

Auf Nachfrage des Einwendungsführers bezüglich der Möglichkeit der Errichtung einer Photovoltaik-Anlage neben der Bundesautobahn, führt der Vorhabensträger aus, dass hiergegen keine grundsätzlichen Bedenken bestehen.

Abschließend erklären die Vertreter der Rechtsanwaltskanzlei Schneider & Kollegen, dass die im Namen der von der Rechtsanwaltskanzlei vertretenen Mandanten erhobenen Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Ende der Erörterungsverhandlung am Donnerstag, 20. Oktober 2016: 11:40 Uhr

Ergebnis der Erörterungsverhandlung am Freitag, 21. Oktober 2016

Einzeleinwendungen:

Einwendungsführer 0513

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 28. Oktober 2014 wird verwiesen.

Durch die mit der Verbreiterung der Bundesautobahn A 3 vorgesehene Lärmschutzwand-/Wandkombination mit einer Gesamthöhe von 10,00 m befürchtet der Einwendungsführer eine erhebliche Verschattung und einen damit einhergehenden erheblichen Wertverlust seines Grundstücks. Wie der Vorhabensträger ausführt ist die gewählte Lärmschutzkombination in den vorgesehenen Abmessungen erforderlich um den Stadtteil Neuprüll gegen den von der Bundesautobahn A 3 ausgehenden Verkehrslärm abschirmen und die zulässigen Immissionsgrenzwerte einhalten zu können. Hinsichtlich eventuell damit verbundener Verschattungswirkungen hat der Vorhabensträger ein entsprechendes und auf einschlägigen Regelwerken basierendes Verschattungsgutachten erstellt. Überprüft wurden dabei die am nächsten zur jeweiligen Lärmschutzkonstruktion liegenden Anwesen. Der Vorhabensträger sichert zu, die für das Anwesen des Einwendungsführers zu erwartende Verschattungswirkung durch die Lärmschutzwand-/Wandkonstruktion gutachterlich zu überprüfen und das ergänzende Gutachten der Planfeststellungsbehörde zu übersenden. Die Planfeststellungsbehörde wird das Gutachten mit dem Auszug aus der Niederschrift an den Einwendungsführer weiterleiten.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Einwendungsführer 0564

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene und nachfolgend mit Einwendungsführer bezeichnete Vertreter des Einwendungsführers teilgenommen. Eine entsprechende schriftliche Vollmacht wurde übergeben. Auf das Schreiben vom 2. November 2014 und die Antwort des Vorhabensträgers auf dieses Schreiben wird verwiesen.

Der Einwendungsführer erklärt, dass er nicht grundsätzlich gegen den geplanten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 ist; aus seiner Sicht jedoch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend sind und daher die geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich seines Anwesens erhöht werden müssten. Wie er weiter ausführt ist sein Anwesen insbe-

sondere bei ungünstigen Windverhältnissen einer von der Bundesautobahn A 3 ausgehenden hohen Lärmbelastung ausgesetzt.

Im angegebenen Bereich ist nach Feststellung des Vorhabensträgers eine Kombination aus einem Lärmschutzwall mit einer Höhe von 6,00 m und einer aufgesetzten und ebenfalls 6,00 m hohen Lärmschutzwand vorgesehen. Begünstigend käme vorliegend noch hinzu, dass die Bundesautobahn A 3 in diesem Bereich im Einschnitt verläuft und somit die Wirkung der Lärmschutzwall-/Wandkombination verstärkt wird. Zusätzlich ist ein Fahrbelag mit einem Lärminderungsfaktor $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ vorgesehen, so dass in lärmtechnischer Hinsicht bereits durch den Fahrbelag entsprechende Verbesserungen zu erwarten sind.

Der Einwendungsführer bezweifelt die über mehrere Jahre angesetzte Wirksamkeit des geplanten Fahrbelags. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung insbesondere dem hohen Schwerverkehrsanteil sei davon auszugehen, dass der Fahrbelag sehr schnell verbraucht ist und die damit bezweckte Lärminderung nicht dauerhaft sichergestellt werden kann. Fraglich sei auch, welchen Einfluss Fahrbelagverschmutzungen auf die lärmindernde Wirksamkeit des Fahrbelags haben würden. Im Bereich seines Anwesens führt außerdem die vorhandene Steigung zu einer erhöhten Lärmbelastung durch den Motorenlärm bergauf fahrender Lkw's.

Wie der Vorhabensträger ausführt, wird der abgenutzte Fahrbelag entsprechend erneuert. Unter Hinweis auf die Bundesautobahn A 9 im Bereich von München wurde dort der Fahrbelag bereits nach 10 Jahren erneuert, da er entsprechende Abnutzungserscheinungen aufwies. Der von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) für den gewählten Fahrbelag festgelegte Lärminderungswert liegt auf der sicheren Seite. Die lärmtechnische Funktion des Fahrbelags über die gesamte Liegezeit kann nach Aussage des Vorhabensträgers insoweit zugesichert werden, als die lärmindernde Wirkung anfangs deutlich höher als -5 dB(A) anzusetzen ist und dann im Laufe der Jahre abnimmt. Die angesprochene Verschmutzung der Fahrbelag stellt ein innerörtliches Problem dar. Vorliegend reinigt sich der Fahrbelag aufgrund der hier gefahrenen höheren Geschwindigkeiten von selbst. Die Durchführung der Lärmberechnung ist in der 16. BImSchV geregelt und erfolgt einheitlich für das Bundesgebiet entsprechend der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS). Hierzu gibt es gesonderte EDV-Programme. Ausgangspunkt ist eine von der Fahrbelagoberkante zum jeweiligen Gebäude gerichtete Schallquelle. In die Berechnung einbezogen werden alle in der Beeinträchtigungszone liegenden Gebäude unabhängig davon ob die zulässigen Immissionsgrenzwerte an diesen Gebäuden eingehalten oder überschritten werden. Soweit erforderlich werden selbst Gebäude in einem Abstand von 400 m bis 500 m zur Straße mit berechnet. Berücksichtigt werden bei diesen Berechnungen die ungünstige und zum Immissionsort gerichtete Windrichtung, Inversionswetterlagen sowie die Steigungsverhältnisse. Die Berechnungen werden für jede Gebäudeseite und jedes Stockwerk durchgeführt, wobei bereits vorhandene Abschirmungen mit be-

rücksichtigt werden. Bezüglich der angesprochenen Roll- und Motorengeräusche führt der Vorhabensträger aus, dass vorliegend aerodynamische Geräusche und Motorenlärm von untergeordneter Bedeutung sind und aufgrund der hier gefahrenen Geschwindigkeiten die von den Fahrzeuigrädern verursachten Rollgeräusche in lärmtechnischer Sicht überwiegen. Wie bereits ausgeführt, sind im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamthöhe von 12,00 m geplant. Aufgrund der ungünstigen topographischen Lage (ansteigendes Gelände) hätte eine Erhöhung der Lärmschutzwand von 6,00 m auf 8,00 m für das Anwesen des Einwendungsführers selbst überhaupt keine Auswirkungen und für den gesamten Bereich der Bebauung in Ziegetsdorf nur sehr geringe Effekte hinsichtlich einer zusätzlichen Lärmschutzwirkung. Der hierdurch verursachte finanzielle Mehraufwand steht nach Feststellung des Vorhabensträgers in keinem Verhältnis zum damit zu erzielenden Schutzzweck. Somit macht die geforderte Erhöhung der Lärmschutzwand aus Sicht des Vorhabensträgers keinen Sinn. Insgesamt gesehen wird sich die Lärmsituation für das Anwesen des Einwendungsführers gegenüber den derzeitigen Verhältnissen deutlich verbessern. So ist hier von einer Lärmreduzierung zwischen 3 und 5 dB(A) auszugehen.

Bezüglich des vom Vorhabensträger angeführten Kosten-Nutzenverhältnisses wird das hierzu erforderliche Verfahren, insbesondere vor dem Hintergrund inwiefern hier von Seiten des Vorhabensträgers willkürliche Annahmen oder Festlegungen getroffen werden können, hinterfragt.

Wie der Vorhabensträger ausführt gibt es zur Verhältnismäßigkeit der Kosten für den Lärmschutz zur damit zu erzielenden Schutzwirkung bereits Urteile des Bundesverwaltungsgerichts. Im Rahmen der sogenannten Schutzfallbetrachtung werden anhand der vorstehend beschriebenen Berechnungen die von Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte betroffenen Wohneinheiten ermittelt. In einem nächsten Schritt werden die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, die die Einhaltung der gesetzlich zulässigen Immissionsgrenzwerte für alle betroffenen Wohneinheiten sicherstellen ermittelt. Basis dieser Kostenermittlung sind die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlichten und auf durchgeführten Maßnahmen beruhenden durchschnittlichen Kosten für die verschiedenen Lärmschutzkonstruktionen. Diese Kostenstatistik wird jährlich aktualisiert und veröffentlicht und ist im Internet abrufbar. Vollschutz für alle betroffenen Wohneinheiten ist selbstverständlich das erklärte Ziel. In bestimmten Bereichen kann das auch erreicht werden, nicht aber über den gesamten Ausbaubereich, wenn sich z.B. rechnerisch erforderliche aber technisch nicht mehr realisierbare Höhen von Lärmschutzkonstruktionen ergeben. Hier werden dann Berechnungen mit verschiedenen Varianten gestaffelter Höhen der Lärmschutzkonstruktionen durchgeführt. Die für die einzelnen Varianten anfallenden Kosten werden der damit erzielten Wirkung gegenübergestellt und dann die Konstruktion gewählt, die mit dem vertretbarsten Kostenaufwand die Lösung der meisten Schutzfälle (= Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte) sicherstellt. Soweit trotz Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte verbleiben, sind für diese Wohneinheiten passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Einwendungsführer 0533

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 3. November 2014 und die Antwort des Vorhabensträgers zu diesem Schreiben wird verwiesen.

Wie der Einwendungsführer ausführt, ist sein Anwesen sehr stark vom geplanten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 betroffen, da es nahezu unmittelbar an die Bundesautobahn A 3 angrenzt. Es handelt sich um ein 1½ geschossiges Gebäude, wobei aus baurechtlichen Gründen eine weitere Aufstockung des Gebäudes nach Angaben des Einwendungsführers nicht zulässig ist.

Auf Nachfrage des Einwendungsführers bezüglich der Höhe der Lärmschutzwand im Bereich seines Anwesens erklärt der Vorhabensträger, dass die Ortsstraße „Am Zieget“ in Etwa auf Höhe der Böschungsoberkante des Walls zur Bundesautobahn A 3 verläuft und die Lärmschutzwand eine Höhe von ca. 8,00 m über der Ortsstraße aufweist.

Wie der Einwendungsführer feststellt, ist der vorgesehene Lärmschutz höher als sein Wohnhaus, so dass mit einer erheblichen Verschattung und somit auch einer erheblichen Wertminderung seines Anwesens auszugehen ist. Bezüglich der vom Vorhabensträger angegebenen Besonnungsdauer der nördlichen Fassade geht der Einwendungsführer davon aus, dass es sich um eine Verwechslung handeln dürfte und die Südseite gemeint sein dürfte. Dies wird vom Vorhabensträger bestätigt. Der Einwendungsführer fühlt sich als Opfer der Allgemeinheit und bittet um Überprüfung inwieweit eine transparente Ausführung der Lärmschutzwand im Bereich der oberen 3,00 m möglich ist.

Bezüglich der Verschattungswirkung der Lärmschutzwand führt der Vorhabensträger aus, dass ein entsprechendes Verschattungsgutachten für den Bereich des Anwesens des Einwendungsführers erstellt wurde. Anhand eines Regelquerschnitts und des Ergebnisses des Verschattungsgutachtens stellt der Vorhabensträger die Auswirkungen der Lärmschutzwand auf das Anwesen des Einwendungsführers vor. Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung der Verschattungswirkung ist der 17. Januar; der Tag mit dem niedrigsten Sonnenstand. Im Verschattungsgutachten dargestellt ist somit der ungünstigste Tag. Eine Verschattung der Fassade findet zwar statt, die Besonnungsdauer liegt jedoch über dem nach den einschlägigen Regelwerken zulässigen Grenzwert. Das Dach des Anwesens wird nicht verschattet, so dass vorgesehene Sonnenkollektoren nicht beeinträchtigt würden. Aus Sicht des Vorhabensträgers steht die mit der Lärmschutzwand verbundene Verschattungswirkung in keinem Verhältnis zur damit zu er-

zielenden Reduzierung der Lärmbelastung. Betrachtet werden darf dabei nicht nur das Anwesen des Einwendungsführers, sondern alle Anwesen im Bereich des Stadtteils Ziegetsdorf. Der Vorhabensträger sichert die Übersendung des Verschattungsgutachtens an die Planfeststellungsbehörde zu. Die Planfeststellungsbehörde wird das Verschattungsgutachten an den Einwendungsführer weiterleiten. Bezüglich der Ausführung der Lärmschutzwand in Teilbereichen mit Glaselementen stellt der Vorhabensträger fest, dass die derzeitigen Planungen eine solche Ausführung im Bereich der oberen 2,00 m vorsehen. Glaselemente haben eine reflektierende Wirkung, so dass eine entsprechende Erhöhung der Glaselementeanteile aufgrund der damit verbundenen Reflexionen negative Auswirkungen auf die gegenüberliegende Wohnbebauung in Pentling haben kann, was von anwesenden Einwendungsführern aus Pentling bestätigt wird. Unabhängig davon sichert der Vorhabensträger zu, eine Lärmberechnung für eine Lärmschutzwand in einer Ausführung mit Glaselementen im Bereich der oberen 3,00 m durchzuführen. Das Ergebnis dieser zusätzlichen Berechnung wird der Planfeststellungsbehörde übersandt, die dieses Berechnungsergebnis an den Einwendungsführer sowie an die anwesenden Einwendungsführer aus dem Bereich von Pentling weiterleitet.

Für den Einwendungsführer geht aus den Planunterlagen nicht hervor, inwieweit Schadstoffuntersuchungen durchgeführt wurden. Mit dem geplanten Ausbau der Bundesautobahn A 3 sind nach seiner Auffassung auch entsprechende Belastung durch Luftschadstoffe verbunden, die entsprechend berücksichtigt werden müssen.

Wie der Vorhabensträger ausführt, wurden entsprechende Untersuchungen durchgeführt. Aufgrund des Ergebnisses dieser Untersuchungen werden die gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten. Die durchgeführten luftschadstofftechnischen Untersuchungen sind Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wirken sich dabei positiv aus, da sie gleichzeitig auch die Ausbreitung der Luftschadstoffe verhindern. Auch bei der Untersuchung der Luftschadstoffe wurden die Windverhältnisse entsprechend berücksichtigt.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Einwendungsführer 0522, 0504, 0534, 0507, 0505, 0506, 0508, 0509, 0545, 0514, 0515, 0535, 0536, 0532, 0510, 0525, 0511, 0512, 0526, 0527, 0528, 0516, 0517, 0537, 0503, 0531, 0518, 0519, 0520, 0521, 0539 und 0540

An der Erörterungsverhandlung haben die in der Teilnehmerliste eingetragenen Einwendungsführer teilgenommen. Auf die im Wesentlichen gleichlautenden Schreiben vom 28. und 31. Oktober sowie 1. 2. und 3. November 2014 und die jeweiligen Antworten des Vorhabensträgers zu diesen Schreiben wird verwiesen.

Einwendungsführer 0518:

Wie der Einwendungsführer ausführt, ist im Bereich seines Anwesens der Unterschied zwischen den von den einzelnen Fahrzeugen ausgehenden Fahrzeug- und Rollgeräuschen feststellbar, wobei hier insbesondere die Windrichtung eine Rolle spielt. Die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen, die seines Wissens nach der Markomannenstraße enden sind auf alle Fälle bis zum Autobahnkreuz zu verlängern um einen ausreichenden Lärmschutz bieten zu können.

Der Vorhabensträger stellt die geplanten Lärmschutzmaßnahmen zwischen der Anschlussstelle Burgweinting und dem Autobahnkreuz Regensburg kurz vor. Entgegen der Annahme des Einwendungsführers ist im angeführten Abschnitt bis auf den Bereich der Anschlussstelle Universität ein durchgängiger Lärmschutz, wenn auch in unterschiedlicher Höhe und in verschiedenen Ausführungen, vorgesehen. Im Siedlungsbereich nördlich der Anschlussstelle Burgweinting ist entlang der Bundesautobahn A 3 eine Lärmschutzwand-/Wandkombination vorgesehen. Im Bereich der Siedlung setzt sich die hier insgesamt 11,00 m hohe Lärmschutzkombination aus einem 7,00 m hohen Lärmschutzwand und einer aufgesetzten und 4,00 m hohen Lärmschutzwand zusammen. Im westlichen Anschlussbereich verringert sich die Höhe der Lärmschutzwand auf 2,00 m, so dass sich die Gesamthöhe der Lärmschutzkombination auf insgesamt 9,00 m reduziert. Wie bereits mehrfach ausgeführt, ist außerdem ein Fahrbahnbelag mit einem Lärmmindefaktor $D_{\text{Stro}} = -5 \text{ dB(A)}$ vorgesehen, durch den allein bereits eine deutliche Lärmreduzierung erreicht werden kann.

Der Einwendungsführer bittet um Auskunft, inwieweit aufgrund der Verbreiterung der Bundesautobahn A 3 und der geplanten neuen Lärmschutzeinrichtungen der derzeit im Bereich des bestehenden Lärmschutzwalls vorhandene Bewuchs mit den inzwischen hohen Bäumen beseitigt werden muss. Wie er ausführt war dieser Bewuchs Grund für die niedrigere Lärmschutzwand auf dem Lärmschutzwand. Insbesondere die hohen Bäume bieten aus seiner Sicht für den Siedlungsbereich nördlich der Anschlussstelle Burgweinting einen guten Schutz gegen den von der Bundesautobahn A 3 ausgehenden Verkehrslärm.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass die nunmehr vorgesehene Lärmschutzwand-/Wandkombination zwar näher an die Fahrbahn der Bundesautobahn A 3 herangerückt wird, die vorhandene Lärmschutzwand-/Wandkombination mit dem Bewuchs aber auf alle Fälle entfernt werden muss. Bäume bieten nur einen subjektiv empfundenen Schutz gegen Lärm; tatsächlich bieten Bäume keinen wirksamen Schutz gegen Verkehrslärm und werden in der Lärm-berechnung nicht mit angerechnet. Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen hat der Vorhabensträger u.a. auch im Bereich der nördlich der Anschlussstelle Burgweinting gelegenen Siedlung das Lärmschutzkonzept überprüft und die hier vorgesehenen Lärmschutzwände ergänzt und erhöht. In Verbindung mit der an den Fahrbahnrand der Bundesautobahn A 3 herangerückten Lärmschutzkombination wird die Lärmschutzwirkung durch die

Ergänzung und Erhöhung der Lärmschutzkombination zusätzlich verbessert. Auch unter dem Gesichtspunkt, dass im Anhörungsverfahren deutliche Forderungen auf Verbesserung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen erhoben wurden, ist es aus Sicht des Vorhabensträgers mehr als gerechtfertigt dem Lärmschutzaspekt eine höhere Bedeutung beizumessen, als dem Erhalt der vorhandenen Bepflanzung. Auf Nachfrage des Einwendungsführers erklärt der Vorhabensträger, dass eine Gestaltung der Rückseite der Lärmschutzwand in Form einer entsprechenden Bepflanzung vorgesehen ist.

Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, ergibt sich aufgrund der ungünstigen topographischen Verhältnisse (ansteigendes Gelände) eine vom Autobahnkreuz Regensburg ausgehende und im Siedlungsbereich nördlich der Anschlussstelle Burgweinting spürbare Schallausbreitung. Allerdings bringt eben auch aufgrund der angesprochenen ungünstigen topographischen Verhältnisse eine weitere Erhöhung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen in Richtung Autobahnkreuz Regensburg für das Siedlungsgebiet keine zusätzlichen Verbesserungen hinsichtlich des Lärmschutzes. Jede weitere Verlängerung oder Erhöhung der einzelnen Lärmschutzkombinationen würde zu keinen weiteren Pegelminderungen führen. Vom Gefühl her kann der Einwendungsführer dieser Aussage nicht beipflichten, da insbesondere die Fahrzeuggeräusche deutlich hörbar sind und aus seiner Sicht eine Erhöhung damit durchaus Sinn machen dürfte. Von Seiten des Vorhabensträgers wird bestätigt, dass die Motorengeräusche derzeit durchaus hörbar sind, vorliegend aber mit dem geplanten Fahrbahnbelag die Motorengeräusche nicht mehr reflektiert werden und somit im Gegensatz zur geforderten Erhöhung bzw. Verlängerung der Lärmschutzkombinationen bereits eine Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Zustand erreicht wird.

Einwendungsführer 0503:

Wie der Einwendungsführer ausführt, wurde der derzeit vorhandene Lärmschutzwall von der Stadt Regensburg errichtet und bepflanzt. Die Bäume haben nunmehr bereits eine Höhe erreicht, die zu einer erheblichen Verschattung seines Grundstücks führen. Für den Einwendungsführer stellt sich die Frage inwieweit dieser Zustand bestehen bleibt.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass der Wall in diesem Bereich im Zuge des vorgesehenen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 verlegt werden muss. Der auf dem Wall vorhandene Bewuchs muss dabei vollständig entfernt werden. Der Wall befindet sich bisher auf städtischem Grund. Der neue Wall ist künftig im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung und wird vom Vorhabensträger unterhalten.

Angesprochen vom Einwendungsführer auf erforderliche Leitungsverlegungen im Bereich des neuen Walls erklärt der Vorhabensträger, dass Leitungen nur im erforderlichen Umfang verlegt werden und insbesondere die Gasleitung nicht berührt und verlegt werden muss.

Einwendungsführer 0509:

Der Einwendungsführer 0509 fordert die Verlängerung der im Bereich der Anschlussstelle Burgweinting auf der Nordseite der Bundesautobahn A 3 vorgesehenen Lärmschutzwand in östlicher Richtung. Wie er ausführt ist sein Anwesen insbesondere bei entsprechenden Windverhältnissen einer besonderen Belastung durch den vom Verkehr auf der Bundesautobahn ausgehenden Lärm ausgesetzt.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Forderungen auf Verbesserung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen hat der Vorhabensträger auch im Bereich der Anschlussstelle Burgweinting die Lärmsituation nochmals überprüft. Wie der Vorhabensträger ausführt, bleibt als Ergebnis dieser Überprüfung festzuhalten, dass die geforderte Verlängerung der Lärmschutzwand in östlicher Richtung für das Siedlungsgebiet, in dem sich das Anwesen des Einwendungsführers befindet, hinsichtlich des Lärmschutzes keine weiteren Verbesserungen mit sich bringt. Dagegen hat die nördlich der Bundesautobahn A 3, im Bereich des nördlichen Anschlussastes zwischen Ausfahrts- und Einfahrtsrampe, vorgesehene Lärmschutzwand auch für das Anwesen des Einwendungsführers einen wesentlich höheren Effekt, als eine Verlängerung der Lärmschutzwand nach Osten.

Die erforderliche Beseitigung des im Bereich des vorhandenen Lärmschutzwalles vorhandenen Bewuchses stellt aus Sicht des Einwendungsführers einen erheblichen Eingriff in die Natur, sowohl hinsichtlich der Flora wie auch der Fauna, dar. Es sind somit auch entsprechende landschaftspflegerische Maßnahmen erforderlich. Für den Einwendungsführer stellt sich die Frage inwieweit der bereits vorhandene Lärmschutzwall in den geplanten Lärmschutzwall mit einbezogen werden kann.

Wie der Vorhabensträger ausführt, wurden im Rahmen der Erstellung der landschaftspflegerischen Begleitplanung sowohl die Tierarten wie auch der vorhandene Bewuchs erhoben und bewertet. Aufgrund des Bewertungsergebnisses wurden entsprechende flächenhafte Ausgleichsmaßnahmen sowie Gestaltungsmaßnahmen entlang der Bundesautobahn A 3 in Form von Bepflanzungen vorgesehen. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, ist es aus bautechnischen Gründen nicht möglich, den neuen Lärmschutzwall einfach nur an den bestehenden Lärmschutzwall anzubauen. Der neue Lärmschutzwall wird aber auf alle Fälle auch auf der zur Wohnbebauung gerichteten Seite entsprechend bepflanzt. Der bisherige Zustand kann mit dieser Bepflanzungsmaßnahme sicherlich nicht sofort, zumindest aber in einem Zeitraum von wenigen Jahren, wieder erreicht werden. Wie bereits beim Einwendungsführer 0518 ausgeführt, ist es im Hinblick auf die im Anhörungsverfahren erhobenen deutlichen Forderungen auf Verbesserung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen aus Sicht des Vorhabensträgers mehr als gerechtfertigt dem Lärmschutzaspekt eine höhere Bedeutung beizumessen, als dem Erhalt der vorhandenen Bepflanzung.

Die Einwendungsführer erklären, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Einwendungsführer 0524

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 3. November 2014 wird verwiesen.

Der Einwendungsführer erklärt, dass er als Bewohner des Stadtteils Königswiesen nicht unmittelbar vom geplanten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 betroffen ist, aber zukünftig betroffen sein wird. Seine Einwendungen sind von grundsätzlicher Art.

Der fehlende Ausbau des Autobahnkreuzes ist aus seiner Sicht ein erheblicher Planungsman- gel. Größtes Problem ist dabei der Lärmschutz. Die Bundesautobahn A 3 wird 6-streifig ausge- baut, dabei aber in der Planung das Problem der Lärmvorsorge nicht umfassend berücksichtigt. Der Einwendungsführer verweist auf aus seiner Sicht vergleichbare Ausbaumaßnahmen an Bundesautobahnen in Ballungsräumen wie z.B. im Bereich von Aschaffenburg und Würzburg, wo zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm Einhausungen vorgesehen wurden. Zu erwähnen sei auch der Ausbau und die Überdeckelung der Bundesautobahn A 7 in Hamburg, wengleich dort die Verkehrszahlen deutlich höher und nicht mit der vorliegenden Verkehrsbe- lastung der Bundesautobahn A 3 vergleichbar sind. Einhausungen im Bereich von Ballungs- räumen sind im Hinblick auf einen umfassenden Lärmschutz der Wohnbevölkerung im Sinne der Lärmvorsorge auf alle Fälle zukunftsweisende Lösungen. Des Weiteren zu berücksichtigen ist aus seiner Sicht, dass

- im Stadtgebiet von Regensburg für die Bundesautobahn A 93 ein 6-streifiger Ausbau erfor- derlich ist und auch
- die Donaubrücke Sinzing im weiteren Verlauf der Bundesautobahn A 3 nach Westen erneu- ert werden muss.

Für den Einwendungsführer ist daher nicht nachvollziehbar, warum im Rahmen des geplanten 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 Trasse und Gradienten im Bereich des Autobahn- kreuzes Regensburg beibehalten werden und das Autobahnkreuz Regensburg mit den Zu- und Abfahrten nicht mit einbezogen wird. Aus seiner Sicht handelt es sich ohne Berücksichtigung des Autobahnkreuzes mit den Zu- und Abfahrten von und zur Bundesautobahn A 3 um eine nicht zulässige Abschnittsbildung. Die Bundesautobahn A 3 wurde vor über 50 Jahren gebaut, ent- sprechende Erneuerungsmaßnahmen wie z.B. der Neubau der Donaubrücke Sinzing stehen - wie bereits angeführt - in nächster Zeit an. Gleiches gilt im Prinzip für die Bundesautobahn A 93, die ebenfalls bereits vor Jahrzehnten errichtet wurde und in deren Verlauf daher auch umfangreiche Erneuerungsmaßnahmen erforderlich werden. Mit dem geplanten 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 werden Festlegungen für die nächsten Jahrzehnte getroffen.

Daher sollten die Kosten für Lärmvorsorgemaßnahmen nicht auf den unbedingt notwendigen Umfang, d.h. auf einen Umfang der gerade noch zu Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte ausreicht, reduziert werden. Eine Aufteilung wie vorliegend ist nicht möglich, da nur eine gesamtheitliche Betrachtung zulässig und ein in der Planung zu beachtender Zwangspunkt ist. In die gesamtheitliche Betrachtung einzubeziehen sind:

- die Bundesautobahn A 3 vom Autobahnkreuz Regensburg bis zur Donaubrücke Sinzing,
- die Zu- und Abfahrtsäste von und zur Bundesautobahn A 93 und die
- Bundesautobahn A 93 von der Anschlussstelle Süd bis zur Anschlussstelle Kumpfmühl bzw. Königswiesen.

Es sind zwar nicht alle baulichen Maßnahmen im Zusammenhang mit den vorstehend genannten baulichen Maßnahmen unmittelbaren umzusetzen; allerdings sind im Hinblick auf die künftigen Betroffenheiten auf alle Fälle die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen entsprechend umfassend zu berücksichtigen. Die derzeitigen Planungen beruhen lediglich auf einer Teilraumbeurteilung, eine inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Gesamttraum fand unzulässiger Weise nicht statt. Lärmbelastungen im Zusammenhang mit dem Gesamtkomplex insbesondere durch Lärmüberlagerungen werden jetzt und künftig vorhanden sein. Es ist zu befürchten, dass vorliegend Lärmschutzmaßnahmen unterbleiben, die dazu führen, dass künftige Forderungen im Rahmen weiterer Ausbaumaßnahmen im Zuge der Bundesautobahnen A 3 und A 93 präkludiert sind, was als sehr bürgerunfreundlich empfunden wird. Wie der Einwendungsführer weiter ausführt, wird die angegebene Lärminderung auch im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse nicht in diesem Umfang spürbar sein. Wie den ausgelegten Planunterlagen außerdem zu entnehmen ist, werden in Fahrtrichtung Nürnberg zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, die außerhalb des Planfeststellungsabschnittes liegen und daher nicht im Zusammenhang mit der geplanten Ausbaumaßnahme zu sehen sind. Im Bereich der Abfahrt aus Richtung Passau in Richtung Hof, die stark belastet und regelmäßig überstaut wird, sind dagegen lediglich unzureichende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen in Fahrtrichtung Hof wurden insgesamt nicht untersucht. Wie der Einwendungsführer feststellt, kann die Summe der Lärmimmissionen nur durch ein Mehr an technischen Lärmschutzmaßnahmen bewältigt werden. Von Seiten des Vorhabensträgers werden die Lärmschutzmaßnahmen jedoch an der untersten Grenze der Wirtschaftlichkeit geplant. Grundlage müssten jedoch die Kosten für einen Vollschutz aller betroffenen Anlieger sein. Eventuell ist aus seiner Sicht hier eine Einhausung zukunftsweisender. Eine kostengünstige Trassenplanung muss und darf nicht zum Sparen bei den Lärmschutzmaßnahmen führen. Im Hinblick auf die Eingriffsminimierung erscheinen auch aus seiner Sicht Lärmschutzwände sinnvoller als flächenverbrauchende Lärmschutzwälle. Vorliegend können allerdings die vorgesehenen sehr hohen Lärmschutzwände sicherlich nicht als zukunftsweisend angesehen werden, da damit kleinklimatische Auswirkungen zu befürchten sind. Unter diesem Aspekt dürfte eine Einhausungslösung daher zukunftsorientierter sein, wobei die Kostentragung bzw. die mögliche Aufteilung der Kosten – ver-

gleichbar mit der Einhausung im Bereich der Westumgehung im Zuge der Bundesautobahn A 93 - mit der Stadt Regensburg und dem Freistaat Bayern noch zu klären wäre. Von Seiten des Einwendungsführers wird nachgefragt inwieweit der Vorhabensträger bereits diesbezügliche Gespräche mit der Stadt Regensburg und dem Freistaat Bayern aufgenommen hat. Im Übrigen wird auf den Schriftsatz vom 3. November 2014 verwiesen.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass hier verkehrspolitische Punkte angesprochen werden, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind und auch von ihm nicht zu beurteilen oder zu werten sind. Unabhängig davon wurde von Seiten des Bundes bisher keine zwingende Notwendigkeit zum Ausbau der Bundesautobahn A 93 festgestellt. Die gewählte Abschnittsbildung ist aus Sicht des Vorhabensträgers durchaus zulässig, da sie nicht willkürlich vorgenommen wurde und sich auch ohne weitere Anschlussplanung ein für sich verkehrswirksamer Ausbauabschnitt ergibt. Die Lärmberechnung wurde entsprechend den derzeit geltenden gesetzlichen Regelungen durchgeführt. Einzubeziehen sind nur solche Faktoren die von der zu ändernden Straße ausgehen. Berücksichtigt wurde daher der von der Bundesautobahn A 3 sowie den Zu- und Abfahrtsästen von und zur Bundesautobahn A 93 ausgehende Verkehrslärm. Der Verkehrslärm der Bundesautobahn A 93 wurde nicht mit berücksichtigt, da hier keine Änderungen vorgenommen werden. Gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes ist allerdings zu prüfen, inwieweit durch den Verkehr im Ausbauabschnitt Lärmschutzmaßnahmen über diesen Ausbauabschnitt hinaus erforderlich werden. Die Überprüfung führte zum Ergebnis, dass in Fahrtrichtung Nürnberg entsprechende Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, ist eine Gesamtlärbetrachtung nicht erforderlich, da sich aufgrund der durchgeführten Berechnungen mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen der Gesamtlärm reduzieren wird. Die Gesamtlärmberechnung wird aufgrund der eingegangenen Einwendungen derzeit nochmals überprüft. Es ist nicht Ziel des Vorhabensträgers den Umfang des Lärmschutzes auf ein Minimum zu reduzieren. Zu berücksichtigen sind die gesetzlichen Vorgaben, wobei allerdings die für die Lärmschutzmaßnahmen anfallenden Kosten gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur zu rechtfertigen sind. Die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen müssen in einem ausgewogenen Verhältnis zum damit erzielten Lärmschutz stehen. Der Vorhabensträger hat verschiedene Lärmschutzvarianten gegenüber gestellt und unter Berücksichtigung des Urteils des BVerwG zur Bundesautobahn A 99 die im Verhältnis zwischen Kosten und erzieltm Schutzzweck günstigste Lösung gewählt. Die vom Einwendungsführer angeführten Beispiele zu durchgeführten Einhausungen sind nach Feststellung des Vorhabensträgers nicht auf den vorliegenden Fall anwendbar, da in den Beispielfällen eine wesentlich dichtere Bebauungssituation vorliegt. Unabhängig davon wurde eine Einhausung im Bereich des Autobahnkreuzes Regensburg vom Vorhabensträger sehr wohl untersucht. Eine Einhausung unter Einbeziehung des Autobahnkreuzes ist technisch nicht möglich. Eine vor dem Autobahnkreuz Regensburg endende Einhausung bringt keine Vorteile gegenüber der gewählten Lösung, würde aber zu nicht ver-

treibbaren Mehrkosten führen. Was die Einhausung im Bereich der Westumfahrung betrifft, so hat es sich dort um eine reine Lärmsanierungsmaßnahme gehandelt. Kontakte bezüglich der Tragung von Kostenanteilen für Einhausungsbauwerke im Zuge der Bundesautobahn A 3 mit der Stadt Regensburg oder dem Freistaat Bayern bestehen nicht. Aus Sicht des Vorhabensträgers ist eine Kontaktaufnahme aufgrund der mit einem eventuellen Einhausungsbauwerk verbundenen unverhältnismäßigen Kosten auch nicht angezeigt.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden. Zusätzlich werden folgende Anträge gestellt:

- Es ist eine gesamtheitliche Lärmbetrachtung für die Bundesautobahn A 3 vom Kreuz Regensburg bis zur Rampe der Sinzinger Donaubrücke, die Zu- und Abfahrten zur Bundesautobahn A 93, der Bundesautobahn A 93 von der Anschlussstelle Süd bis zur Anschlussstelle Kumpfmühl bzw. Königswiesen durchzuführen;
- Tatsächliche Lärmmessungen an definierten Immissionsorten sind durchzuführen;
- ein Gesamtlärmkonzept, das dem Grundsatz der Lärmvorsorge Rechnung trägt ist zu erstellen;
- die verschiedenen Problemlösungsmöglichkeiten einschließlich aller technischen Varianten wie Einhausung, Gradientenabsenkung, Wände statt Wälle (Eingriffsminimierung) sind aufzuzeigen;
- fundierte Kostenschätzungen sind vorzulegen und
- auf dieser Grundlage die lärmtechnischen Planungen durchzuführen.

Dem steht nicht entgegen, dass ein solches Gesamtlärmkonzept vorerst nur teilweise verwirklicht werden würde (könnte).

Der Antrag, ein zwingendes öffentliches Interesse am Ausbau festzustellen, ist abzulehnen, bis auf der Grundlage des geforderten Gesamtlärmschutzkonzepts der Nachweis der Problembewältigung geführt wird und die notwendige Interessensabwägung möglich ist.

Der Vorhabensträgers verweist auf seine bisherigen und keiner Ergänzung bedürftigen Ausführungen.

Einwendungsführer 0555

An der Erörterungsverhandlung haben die in der Teilnehmerliste eingetragenen Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 5. November 2014 und die Antwort des Vorhabensträgers zu diesem Schreiben wird verwiesen.

Wie die Einwendungsführer feststellen, sollen im Bereich von Pentling zu beiden Seiten der zum 6-streifigen Ausbau vorgesehenen Bundesautobahn A 3 Lärmschutzkonstruktionen mit unterschiedlichen Höhen zur Ausführung kommen. Während nördlich der Bundesautobahn A 3

Lärmschutzkombinationen mit Höhen bis zu 14 m geplant sind, sollen südlich der Bundesautobahn A 3 und damit im Bereich ihrer Anwesen Lärmschutzkombinationen lediglich mit einer Höhe von bis zu 10,00 m errichtet werden. Dies bedeutet, dass die nördlichen Lärmschutzkonstruktionen die südlichen überragen und somit im Bereich ihrer Siedlung eine erhöhte Lärmbelastung durch den vom Verkehr von der Bundesautobahn A 3 ausgehenden Lärm zu erwarten sein wird. Erhöhte Lärmbelastungen sind jedoch bereits derzeit vorhanden, so dass zusätzliche Lärmbelastungen aufgrund von Reflexionen, die durch die unterschiedlichen Höhen der Lärmschutzkombinationen verursacht werden, auf keinen Fall hinnehmbar sind. Wie die Einwendungsführer weiter ausführen, wird vom geplanten Fahrbahnbelag auf keinen Fall die vom Vorhabensträger angegebene Lärminderung von -5 dB(A) ausgehen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass höhere Frequenzen spürbarer sind als tiefere. Die Einwendungsführer fordern daher auf beiden Seiten der Bundesautobahn A 3 Lärmschutzkombinationen mit gleichen Höhen zu errichten.

Die geplanten Lärmschutzwände werden im überwiegenden Bereich hochabsorbierend ausgebildet, so dass nach Aussage des Vorhabensträgers in diesen Bereichen Schallreflexionen ausgeschlossen werden können. Die im Bereich von Ziegetsdorf geplante transparente Ausführung der Lärmschutzwand im Bereich der oberen 2 m hat sicherlich gewisse Reflexionswirkungen und wird sich in einem Bereich von ca. +1 dB(A) bewegen. Wie die unter Berücksichtigung des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 durchgeführten Lärmberechnungen allerdings ergeben haben, können mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen und insbesondere durch den vorgesehenen lärmindernden Fahrbahnbelag die Lärmimmissionen gegenüber dem bisherigen Zustand um ca. 3 dB(A) reduziert werden. Wie der Vorhabensträger vergleichsweise weiter ausführt, liegt eine wesentliche Änderung dann vor, wenn eine Lärmerhöhung um 3 dB(A) erfolgt. Eine Änderung um 3 dB(A) führt auf alle Fälle zu einer hörbaren Wahrnehmbarkeit. Eine Steigerung um 10 dB(A) bedeutet eine Verdoppelung der Lautstärke. Die Lärmskala ist logarithmisch, so dass ein Sprung um 1 dB(A) zu keiner linearen Steigerung führt. Eine Erhöhung der Lärmschutzwand auf der Südseite der Bundesautobahn A 3 ist damit aus seiner Sicht nicht erforderlich.

Wie die Einwendungsführer den ausgelegten Planunterlagen entnehmen konnten, sind für die Anwesen an denen die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten werden nur passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm sind nach Ansicht der Einwendungsführer jedoch grundsätzlich aktive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wobei von Seiten der Einwendungsführer nicht nachvollzogen werden kann, inwieweit hier verschiedene Lösungsmöglichkeiten untersucht wurden. Was den passiven Lärmschutz angeht so ist nach Meinung der Einwendungsführer nicht klar definiert woraus dieser besteht und bis wann dieser tatsächlich ausgeführt wird. Auch ist für die Einwendungsführer nicht erkennbar inwieweit bei der Festlegung der jeweiligen Lärmschutzmaßnahmen die Kosten für den passiven Lärmschutz zu Ungunsten des aktiven Lärmschutzes mit angesetzt wurden.

Von Seiten des Vorhabensträgers wurden Lärmschutzkombinationen in verschiedenen Varianten untersucht. Mit der gewählten Lösung können im Bereich der Anwesen der Einwendungsführer die gesetzlich zulässigen Immissionsgrenzwerte am Tag eingehalten werden. Eine angemessene Nutzung des Außenwohnbereichs und somit ein Aufenthalt im Freien ist daher gewährleistet. Überschritten werden allerdings an verschiedenen Anwesen die gesetzlich zulässigen Immissionsgrenzwerte in der Nacht. Die geforderte Erhöhung der Lärmschutzwand würde sich nur auf die Anwesen in der hinteren Reihe der Siedlung in Pentling auswirken und nur in sehr geringem Umfang zu entsprechenden Verbesserungen führen. Wie der Vorhabensträger feststellt, würden selbst bei einer Erhöhung der Lärmschutzkombination auf 16,00 m, was technisch praktisch nicht mehr möglich ist, immer noch 19 Schutzfälle aufgrund von Grenzwertüberschreitungen verbleiben. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung zur Festlegung, der im Verhältnis zwischen Kosten der Lärmschutzmaßnahme und dem damit zu erzielenden Schutz, günstigsten Lösung werden entsprechend den Ausführungen des Vorhabensträger ausschließlich die für die aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlichen Kosten berücksichtigt. Im Übrigen weist der Vorhabensträger darauf hin, dass nicht nur auf der Südseite, sondern auch auf der Nordseite mit den zum Teil höheren Lärmschutzkombinationen Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten vorliegen und somit Anspruch auf Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen besteht. Der Vorhabensträger hat aufgrund einer entsprechenden Forderung eines Einwendungsführers aus dem Stadtteil Ziegetsdorf die Untersuchung der Auswirkungen einer transparenten Ausführung der Lärmschutzwand nördlich der Bundesautobahn A 3 im Bereich der oberen 3 m zugesichert. Nachdem damit auch Auswirkungen auf den Siedlungsbereich von Pentling zu erwarten sind, wird die Planfeststellungsbehörde das Ergebnis dieser ergänzenden Untersuchung auch den Einwendungsführern aus Pentling übersenden. Bezüglich der durchzuführenden passiven Lärmschutzmaßnahmen stellt der Vorhabensträger fest, dass hierzu eine entsprechende Ortsbegehung durchgeführt wird. Dabei wird die Nutzung der einzelnen Räume ermittelt und geprüft in welche Schallschutzklasse die vorhandenen Fenster einzustufen sind. Anhand eines auf Basis des Ergebnisses dieser Ortsbegehung erstellten Gutachtens werden dann die erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen festgelegt. Denkbar sind hierbei der Einbau neuer Fenster oder neuer Dichtungen. Ebenso sind entsprechende Dämmungen von Dachflächen und der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen möglich. Festzuhalten bleibt aus Sicht des Vorhabensträgers, dass die passiven Lärmschutzmaßnahmen bis zur Inbetriebnahme der Ausbaustrecke abgeschlossen sein müssen.

Wie bereits von anderer Seite vorgetragen, fordern die Einwendungsführer eine Gesamtlärmbeurteilung, da nicht nur allein der von der Bundesautobahn A 3 ausgehende Lärm berücksichtigt werden dürfte. Aus Sicht der Einwendungsführer ist auf alle Fälle sicherzustellen, dass durch die unterschiedliche Höhe der Lärmschutzkombinationen auf keinen Fall für ihre Anwesen negative Auswirkungen entstehen dürfen. Dies müsse vom Vorhabensträger garantiert werden. Insbesondere dürften auch durch die Lärmbeeinträchtigung verursachte Wertminderungen auf

keinen Fall auf dem Rücken der Einwendungsführer ausgetragen werden. Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen sollten auch nicht anhand von Berechnungen, sondern auf der Basis durchgeführter Messungen festgelegt werden.

Wie der Vorhabensträger ausführt, ist eine Gesamtlärmbetrachtung nicht erforderlich, da sich aufgrund der durchgeführten Berechnungen mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen der Gesamtlärm reduzieren wird. Die Gesamtlärmberechnung wird allerdings aufgrund der eingegangenen Einwendungen derzeit nochmals überprüft. Standardgemäß werden auf gesetzlichen und für das gesamte Bundesgebiet geltenden Regelungen beruhende Lärmberechnungen durchgeführt. Messungen sind vom Gesetzgeber nicht vorgesehen und sind auch nicht repräsentativ, da sie von verschiedenen Faktoren, wie z.B. der Witterung oder Störungen auf der Bundesautobahn, beeinflussbar sind. Außerdem müssten Messungen über einen sehr langen Zeitraum durchgeführt werden.

Die Einwendungsführer erklären, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Einwendungsführer 0556

An der Erörterungsverhandlung haben die in der Teilnehmerliste eingetragenen Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 5. November 2014 und die Antwort des Vorhabensträgers auf dieses Schreiben wird verwiesen.

Wie der Einwendungsführer anführt, ist für ihn als Vertreter der Unterschriftenliste die Gesundheit der Anwohner an der Obertraublinger Straße in Burgweinting ein sehr großes Anliegen. Unter Hinweis auf die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist bei der Straßenplanung zur Minderung der Lärmbelastung der Bevölkerung auf einen ausreichenden Lärmschutz großer Wert zu legen. Insbesondere Herz-Kreislauf-Kranke haben durch erhöhten Lärm gesundheitliche Beeinträchtigungen zu befürchten. So sind Lärmbelastungen über 40 dB(A) bereits als gesundheitsschädlich einzustufen. Vorliegend werden zwar die gesetzlich zulässigen Immissionsgrenzwerte eingehalten, nicht jedoch die hinsichtlich der Gesundheitsgefährdung zu berücksichtigenden Grenzwerte. Aus Sicht des Einwendungsführers wäre es daher durchaus gerechtfertigt, umfangreichere Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die vom Vorhabensträger im Rahmen der Tekturplanungen vorgenommenen Änderungen bezüglich der Lärmschutzmaßnahmen beziehen sich ausschließlich auf den Bereich westlich der Obertraublinger Straße. Im Bereich des alten Dorfkerns von Burgweinting sind dagegen in dieser Hinsicht keine Änderungen vorgenommen worden. Bezugnehmend auf die bisher im Bereich der Bundesautobahn A 3 vorhandene und von der Stadt Regensburg errichtete Lärmschutzwand stellt der Einwendungsführer fest, dass diese zu einem Zeitpunkt errichtet wurde, als über den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 noch gar nicht nachgedacht wurde, diese nicht hochabsorbierende Wand zwi-

schenzeitlich erneuerungsbedürftig ist und daher keinen wirksamen Schutz mehr bietet. Auch sind nach Meinung des Einwendungsführers nicht die für ein Dorf- und Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte zu berücksichtigen, sondern aufgrund der tatsächlich vorhandenen Bebauungssituation die für ein allgemeines Wohngebiet geltenden Immissionsgrenzwerte anzusetzen.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 eine neue Lärmschutzwand erforderlich wird. Die vorgesehene Lärmschutzwand wird in einer Höhe von 7,00 m und hochabsorbierend ausgeführt. Nach Feststellung des Vorhabenssträgers ist für den Siedlungsbereich östlich der Obertraublinger Straße von einem Dorf- und Mischgebiet auszugehen für das eben die höheren Immissionsgrenzwerte gelten. Mit dieser neuen Lärmschutzwand können die für ein solches Gebiet geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die vorgesehenen Maßnahmen durchaus begrüßt werden, aus seiner Sicht jedoch nicht genügen um einen ausreichenden Lärmschutz zu bieten. Insbesondere würde die neue Lärmschutzwand zur Bahnbrücke hin abgetreppt ausgeführt. Um für den Siedlungsbereich östlich der Obertraublinger Straße einen ausreichenden Lärmschutz gewährleisten zu können muss die Lärmschutzwand entsprechend verlängert und damit auch auf der Bahnbrücke mit vorgesehen werden.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass die durchgeführten Lärmberechnungen die Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte bestätigen und daher keine Rechtfertigung für die geforderte Verlängerung der Lärmschutzwand vorliegt. Im Übrigen ist auf der Bahnbrücke ein durchgehender 1,80 m hoher transparenter Berührungsschutz vorgesehen, der auch eine gewisse Lärmschutzwirkung bietet. Dieser Berührungsschutz wurde in der Lärmberechnung allerdings nicht mit angesetzt.

Der Einwendungsführer fragt nach, ob von Seiten des Vorhabensträgers zahlenmäßige Angaben zur Wirkung des Berührungsschutzes gemacht werden können und welche Auswirkungen eine hochabsorbierende Ausführung des Berührungsschutzes mit sich bringen würde.

Der Vorhabensträger führt dazu aus, dass konkrete Angaben zur Lärmwirksamkeit des Berührungsschutzes nicht möglich sind. Es ist aber durchaus davon auszugehen, dass das Rollgeräusch der Fahrzeuge auf der Bahnbrücke um 3 bis 5 dB(A) reduziert werden kann. Eine hochabsorbierende Ausführung des Berührungsschutzes gegenüber der transparenten und damit reflektierenden Planlösung hätte weder zusätzliche Lärminderungen im Siedlungsbereich von Burgweinting zur Folge noch ist direkt im Bereich der Bahnbrücke eine entsprechende Bebauung vorhanden, die eine hochabsorbierende Ausführung des Berührungsschutzes erfordert.

Der Einwendungsführer führt weiter aus, dass die Bundesautobahn im Bereich von Burgweinting in Dammlage verläuft und daher der Lärm weit in den Siedlungsbereich hineingetragen

wird. Diese Dammlage trägt daher zu höheren Lärmwerten bei und führt dazu, dass die Bahnbrücke zu einem besonderen Immissionsort wird und somit verstärkte Bemühungen um einen ausreichenden Lärmschutz zwingend erforderlich sind. Insbesondere bei Ostwind geht derzeit bereits von der Bahnbrücke eine erhebliche Lärmbelastung aus. Der Einwendungsführer bemängelt, dass sich die Planungen zum Lärmschutz an den Immissionsgrenzwerten orientieren und das Gesetz soweit als möglich ausgenutzt wird. Im Sinne der betroffenen Anlieger sollte aber ein umfassenderer und die zulässigen Immissionsgrenzwerte deutlich unterschreitender Lärmschutz vorgesehen werden.

Wie der Vorhabensträger feststellt, können hohe Dammlagen hinsichtlich des Lärmschutzes durchaus auch positive Auswirkungen haben, festzuhalten bleibt auf alle Fälle, dass in die Lärmberechnung unter Hinweis auf die einschlägige Richtlinie die Dammlage ebenso eingegangen ist wie die Windrichtung. Es wird dabei von einem zum Immissionsort gerichteten Wind mit einer Stärke von 3 m/sek ausgegangen. Es wird bei der Lärmberechnung jedenfalls immer die für den jeweils Betroffenen ungünstigste Situation angesetzt.

Vorliegend ist aus Sicht des Einwendungsführers auch die besondere Situation im Bereich von Burgweinting zu berücksichtigen. Neben der Bundeautobahn A 3 ist hier auch noch der von der Bundesbahnanlage und der Obertraublinger Straße ausgehende Lärm in die Planungsüberlegungen zum Lärmschutz mit einzubeziehen. So hat auch der an der vorliegenden Planung zum Lärmschutz entlang der Bundesautobahn A 3 beteiligte Gutachter, Herr Möhler in der Stadtrats-sitzung im Oktober 2014 die Erstellung eines Lärmaktionsplanes empfohlen. Aus Sicht des Einwendungsführers ist vorliegend - insbesondere im Hinblick auf die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie - die Erstellung eines Lärmaktionsplans zwingend erforderlich.

Wie der Vorhabensträger hierzu feststellt, ist die Erstellung eines Lärmaktionsplanes in erster Linie Aufgabe der jeweils betroffenen Kommune. Grundlage eines Lärmaktionsplans ist eine Gesamtlärbetrachtung, in die der von den Straßen und der Bahnanlage ausgehende Lärm mit einbezogen wird. Vorliegend müsste die Stadt Regensburg anhand eines Lärmimmissionsplans vorhandene Hot-Spots-Belastungen ermitteln und dann einen entsprechenden Lärmaktionsplan erstellen. Der Vorhabensträger hat vorliegend die gesetzlichen Festlegungen der 16. BImSchV zu beachten. Die Erstellung eines Lärmaktionsplans liegt nicht in seinem Zuständigkeitsbereich.

Aus Sicht des Einwendungsführers ebenfalls nicht ausreichend, und hinsichtlich seiner Lärm-schutzwirkung überschätzt, ist der geplante Fahrbahnbelag. Bezweifelt wird einerseits die Halt-barkeit dieses Belages und andererseits ist fraglich ob der Fahrbahnbelag dann auch wieder rechtzeitig erneuert wird. Zu befürchten ist, dass eine rechtzeitige Erneuerung allein schon aus finanziellen Gründen nicht möglich ist und damit die einzuhaltenen gesetzlichen Immissions-grenzwerte über mehrere Jahre nicht eingehalten werden können. Sollte der Fahrbahnbelag allerdings tatsächlich etwa alle 10 Jahre erneuert werden, so stellt sich die Frage inwieweit hier dann mit den erforderlichen Verkehrsumlegungen die Verkehrssicherheit gewährleistet werden

kann. Auch wird der Lkw-Verkehr in den nächsten Jahren weiter zunehmen und sich daher auch der von diesem Verkehr ausgehende Fahrzeuglärm entsprechend erhöhen. Für den Einwendungsführer steht auf alle Fälle fest, dass die Anwohner in Burgweinting künftig einer höheren Lärmbelastung ausgesetzt sein werden.

Hierzu führt der Vorhabensträger aus, dass mit dem vorgesehenen Fahrbahnbelag ein Lärminderungswert von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ über die gesamte Liegezeit gewährleistet ist. Der Fahrbahnbelag wird auch dazu führen, dass das Motorengeräusch absorbiert und damit auch der von den Fahrzeugen ausgehende Lärm reduziert wird. In die Lärmberechnung mit eingegangen ist auf alle Fälle die anhand einer Verkehrsprognose ermittelte künftige Verkehrsbelastung der Bundeautobahn A 3, wobei auch die Entwicklung des Schwerverkehrs entsprechend mit berücksichtigt ist.

Für den Einwendungsführer ist nicht erkennbar inwieweit Infraschall berücksichtigt wurde. Außerdem geht der Einwendungsführer davon aus, dass der angesetzte Lärminderungsfaktor von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ insoweit nicht in dieser Höhe wahrgenommen wird, als von einer Hörbarkeit erst ab einer Lärminderung um 3 dB(A) auszugehen ist.

Infraschall entsteht bei Windkraftanlagen und liegt nach Feststellung des Vorhabensträgers hier nicht vor, da sekundärer Luftschall bei Verkehrswegen nicht auftritt. Der Lärminderungsfaktor von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ ist in vollem Umfang wirksam.

Im östlich der Obertraublinger Straße gelegenen Siedlungsgebiet liegt auch der Waldorfkindergarten. Wie der Einwendungsführer ausführt, wird der für den Kindergarten - entsprechend den auch den für Schulen und Krankenhäuser anzusetzende - niedrigere Immissionsgrenzwert (57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht) nur knapp unterschritten. Unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen sollten Lärmschutzmaßnahmen gewählt werden, die zu einer deutlichen Unterschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte führen, zumal berücksichtigt werden muss, dass bei nicht rechtzeitiger Erneuerung des Fahrbahnbelages der zulässige Immissionsgrenzwert im Bereich des Kindergarten über einen langen Zeitraum nicht eingehalten werden kann.

Der Vorhabensträger versichert nochmals, dass der Lärminderungswert $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ über die gesamte Liegezeit des Fahrbahnbelages gewährleistet ist. Wie die durchgeführte Lärmberechnung zeigt, werden auch im Bereich des Waldorfkindergartens, der nach Feststellung des Vorhabensträgers in einem Dorf- und Mischgebiet liegt, die zulässigen Immissionsgrenzwerte eingehalten.

Der Einwendungsführer widerspricht der Auffassung des Vorhabensträgers, dass der Kindergarten in einem Dorf- und Mischgebiet liegt. Nach seiner Auffassung sind auf alle Fälle die für ein Sondergebiet zulässigen Immissionsgrenzwerte zu berücksichtigen. Auch ist davon auszugehen, dass die für den Kindergarten hinsichtlich der Luftschadstoffe geltenden Grenzwerte

deutlich überschritten werden, auch wenn die gesetzlichen Grenzwerte bereits zum heutigen Zeitpunkt sehr niedrig angesetzt sind. Auch werden aufgrund des angesprochenen künftig weiter zunehmenden Lkw-Verkehrs auch die Abgas- und Feinstaubbelastungen weiter zunehmen. Für den Einwendungsführer stellt sich daher die Frage, warum hier von Seiten des Vorhabenssträgers keine weitergehenden Schutzmaßnahmen ergriffen werden. Wie von einem anderen Einwendungsführer angeführt, würden ja auch z.B. für Müllkraftwerke durchgeführte Rechtsverfahren zeigen, dass durchaus niedrigere Grenzwerte für Luftschadstoffe herangezogen werden können.

Entsprechend der durchgeführten luftschadstofftechnischen Untersuchungen werden die zulässigen Grenzwerte eingehalten. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, sind bei der Planung nicht nur rechtliche, sondern auch wirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Die Kosten für die geplanten Schutzmaßnahmen müssen dabei in einem ausgewogenen Verhältnis zum damit erzielten Schutz stehen und unterliegen dem Prüfungsrecht des Bundesrechnungshofes, der im Hinblick auf eine geordnete Haushaltsführung strenge Anforderungen stellt. Bezüglich der einzuhaltenden Grenzwerte für Luftschadstoffe gelten nach Feststellung der Planfeststellungsbehörde für Müllkraftwerke andere gesetzliche Regelungen wie für Straßenbauvorhaben.

Von Seiten des Einwendungsführers wird – wie im Bereich von München bereits verwirklicht - die Festlegung eines Tempolimits von 80 km/h angeregt, da hiermit auch ein besserer Verkehrsfluss erreicht werden kann. Verkehrsstaus und Unfälle könnten damit vermieden werden. Es stellt sich für ihn auch die Frage, inwieweit im Zuge der Bundesautobahn A 3 – wie bereits auf der Bundesautobahn A 93 – Verkehrsbeeinflussungsanlagen vorgesehen sind.

Geschwindigkeitsbeschränkungen werden entsprechend den Ausführungen des Vorhabensträgers z.B. aus Gründen der Verkehrssicherheit oder in Wohngebieten mit dichter Bebauung, wenn die zulässigen Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, angeordnet. Vorliegend sind Geschwindigkeitsbeschränkungen weder erforderlich noch vorgesehen. Geschwindigkeitsbeschränkungen wären vorliegend auch nicht zielführend, da ein sehr starker Lkw-Verkehr vorliegt und somit bezüglich einer Lärmreduzierung keine größeren Effekte erzielt werden können. Einschlägig für verkehrsrechtliche Maßnahmen ist außerdem die StVO; unrechtmäßige Verkehrsbeschränkungen werden wieder aufgehoben. Verkehrsbeeinflussungsanlagen sind im Zuge der Bundesautobahn A 3 nicht geplant und sind im Bereich der Bundesautobahn A 93 auch nur vorgesehen, da dort auf absehbare Zeit keine Ausbaumaßnahmen stattfinden werden.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Einwendungsführer 0553

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 4. November 2014 und die Antwort des Vorhabensträgers auf dieses Schreiben wird verwiesen.

Wie der Einwendungsführer ausführt, wurden die wesentlichen Punkte seines Schreibens bereits bei der Erörterung der Einwendungen des Einwendungsführers 0556 behandelt. Ansprechen möchte er daher nur mehr einige Punkte. So stellt sich für ihn die Frage, inwieweit im geplanten Ausbauabschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h bzw. 100 km/h vorgesehen ist.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht Gegenstand der Planfeststellung sind und außerhalb der Planfeststellung geregelt werden.

Zur Einstufung des Siedlungsgebietes von Burgweinting östlich der Obertraublinger Straße liegt nach Auffassung des Einwendungsführers de facto ein allgemeines Wohngebiet vor. Die vom Vorhabensträger vorgenommene Gebietseinstufung als Dorf- und Mischgebiet sollte auf alle Fälle nochmals überprüft werden.

Unabhängig von der Frage der richtigen Einstufung des Siedlungsgebietes werden nach Feststellung des Vorhabensträgers im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers selbst die für ein allgemeines Wohngebiet geltenden Immissionsgrenzwerte eingehalten. Die Planfeststellungsbehörde ergänzt, dass im Rahmen der Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses auch die zutreffende Einstufung der jeweiligen Gebiete mit geprüft werden muss.

Weiter führt der Einwendungsführer aus, dass von seiner Seite Zweifel an der Nachhaltigkeit des vorgesehenen Fahrbahnbelages bestehen. Auch schließt er sich vollinhaltlich den Einwendungen des Einwendungsführers 0556 bezüglich der Bahnbrücke an. Unter Hinweis auf die bereits ausführliche Erörterung dieser Themen ist eine weitere Erörterung dieser Punkte aus seiner Sicht aber nicht mehr erforderlich

Die Einwendungen werden im Übrigen in vollem Umfang aufrechterhalten.

Ende der Erörterungsverhandlung am Freitag, 21. Oktober 2016:

12:45 Uhr

Ergebnis der Erörterungsverhandlung am Freitag, 28. Oktober 2016

Einwendungsführer 0162

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Vertreter des Einwendungsführers teilgenommen. Eine auf ihn lautende Vollmacht wurde übergeben. Auf das Schreiben vom 8. bzw. 11. Oktober 2014 sowie die Antwort des Vorhabensträgers zu diesem Schreiben wird verwiesen.

Für den Einwendungsführer von Bedeutung sind der Umfang der im Bereich seiner Grundstücke geplanten Lärmschutzmaßnahmen und insbesondere die damit verbundenen Auswirkungen auf seine Grundstücke. So sind auf seinen Grundstücken neben Bäumen, die der Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg unterliegen auch Obstbäume vorhanden. Aufgrund der vorhandenen Bepflanzung liegt im Bereich seiner Grundstücke eine hohe Lebensqualität vor. Auch befinden sich auf seinen Grundstücken Biotop und sind verschiedenste Tierarten wie z.B. Eidechsen anzutreffen. Mit dem 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 sind daher erhebliche Eingriffe in die Natur verbunden. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden sich auf alle Fälle die Lichtverhältnisse verändern. Es wird eine Verschattung seiner Flächen stattfinden und damit auch seine Grundstücke an Wert verlieren. Zudem ist aufgrund der größeren Verschattung seiner Flächen mit Ernteverlusten zu rechnen. Entscheidend ist für den Einwendungsführer in diesem Zusammenhang welche Bepflanzung für den Lärmschutzwall vorgesehen ist und welche Höhe diese Bepflanzung erreichen wird. Für die abzutretende Grundstücksfläche wird die Bereitstellung einer Ersatzfläche gefordert. Ebenso sind durch die zusätzliche Verschattung entstehende Ernteauffälle bzw. Ertragsminderungen zu entschädigen. Aus Sicht des Einwendungsführers sind auch baubedingte Schäden an seinen Grundstücken und seinem Wohnhaus nicht auszuschließen. Für den Einwendungsführer stellt sich hierbei auch die Frage, inwieweit die vorübergehende Inanspruchnahme seiner Grundstücke für Baustraßen erforderlich ist und was dies für seine Grundstücke bedeutet. Vorhandene Einzäunungen sind auf alle Fälle wieder herzustellen.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass im Bereich der Grundstücke des Einwendungsführers eine Lärmschutzwand-/Wandkombination bestehend aus einem 3,00 m hohen Lärmschutzwand und einer 7,00 m hohen Lärmschutzwand vorgesehen ist. Zur Einbindung der technischen Anlagen sind entlang der gesamten Ausbaustrecke landschaftsgestalterische Bepflanzungsmaßnahmen vorgesehen. So wird auch der Lärmschutzwand auf der zur Wohnbebauung gerichteten Seite bepflanzt. Neben Sträuchern und Heister werden auch Bäume 2. Ordnung wie z.B. Vogelbeere gepflanzt. Eingrünungsmaßnahmen sind auf alle Fälle vorgesehen, so dass kahle Böschungflächen, wie vom Einwendungsführer angeführt, innerhalb kürzester Zeit nicht mehr feststellbar sein werden. Im Rahmen der Erstellung der landschaftspflegerischen Begleitpla-

nung wurden die durch das geplante Straßenbauvorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft ermittelt und der Eingriff entsprechend der naturschutzrechtlichen Vorgaben bewertet. Hierbei wurden sowohl vorhandene Biotope wie auch die vorhandene Flora und Fauna und somit u.a. auch der Umfang der zu fällenden Bäume sowie die vorhandenen Eidechsenpopulationen mit erfasst. Die Fällung von Bäumen wird im Rahmen der Planfeststellung mit geregelt. Mit berücksichtigt wurden auch die jeweilige Nutzung der einzelnen Grundstücksflächen sowie deren Lage (Sonnen- oder Schattenlage). Aufgrund des Ergebnisses der naturschutzfachlichen Bewertung wurden umfangreiche landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen in Form von flächenhaften Ausgleichsflächen und landschaftsgestalterischen Gestaltungsmaßnahmen festgelegt, die u.a. auch die Neupflanzung von Bäumen beinhalten. Unabhängig von der Frage inwieweit die Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg vorliegend überhaupt anwendbar ist, geht der Vorhabensträger davon aus, dass mit den geplanten Baumneupflanzungen der Baumschutzverordnung der Stadt Regensburg in ausreichendem Umfang Rechnung getragen wurde.

Bestandteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist auch eine umfangreiche artenschutzrechtliche Kartierung. Der Untersuchungsumfang, insbesondere auch im Hinblick auf die zu erfassenden Tierarten, wurde mit den Naturschutzbehörden festgelegt. Neben anderen Tierarten wurden so von einem eigens beauftragten Büro anhand von Begehungen in den Jahren 2008 und 2013 die Zauneidechsen erfasst. Zum Schutz der Eidechsen werden 1 Jahr vor dem Eingriff Ausweichquartiere geschaffen und durch geeignete Pflegemaßnahmen auf den bisher von den Eidechsen genutzten Flächen ein Anreiz für ein Abwandern der Eidechsen zu den Ausweichquartieren bezweckt. 2 Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten wird dann eine Erfolgskontrolle durchgeführt.

Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, ist die vorübergehende Inanspruchnahme der Grundstücksflächen für einen entsprechenden Arbeitsraum zur Erstellung des geplanten Lärmschutzwalles erforderlich und dient eventuell zur Zwischenlagerung von Erdmassen die wieder eingebaut werden. Die Errichtung einer eigenen Baustraße ist dagegen nicht vorgesehen. Der in den Planunterlagen dargestellte Weg am nördlichen Rand des Lärmschutzwalles ist zur Unterhaltung der Böschung und zur Kontrolle des Dammkörpers sowie der Lärmschutzwand erforderlich. Von Seiten des Vorhabensträgers kann eine ordnungsgemäße Rekultivierung und Wiederherstellung der vorübergehend beanspruchten Grundstücksfläche in einer dem vorherigen Zustand entsprechenden Form zugesichert werden. U.a. sind auch entsprechende Auflockerungen des Untergrundes vorgesehen um baubedingte Bodenverdichtungen zu beseitigen. Zur Vermeidung baubedingter Lärm- und Staubbeeinträchtigungen der Anlieger sind geeignete und den einschlägigen Richtlinien entsprechende Maßnahmen (z.B. entsprechend gedämmte Motoren der Baumaschinen) vorgesehen. Ebenso werden die für baubedingte Erschütterungen geltenden Grenzwerte beachtet und für besonders nah an der Bundesautobahn A 3 gelegene bauliche Anlagen entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen durchgeführt.

Zur Forderung des Einwendungsführers auf Bereitstellung eines entsprechenden Ersatzlandes für abzutretende Grundstücksflächen stellt der Vorhabensträger fest, dass ein Ersatzlandangebot nur für betroffene Landwirte, deren Existenz gefährdet wird, in Frage kommt. Üblich ist vorliegend eine finanzielle Entschädigung, wobei die Entschädigung auf der Basis eines entsprechenden Gutachtens erfolgt. Mitberücksichtigt werden dabei Ernteauffälle und eventuelle künftige Ertragseinbußen. Der Grundstückseigentümer wird nach Aussage des Vorhabensträgers so gestellt, als wenn der Eingriff nicht stattgefunden hätte.

Bezüglich der Beeinträchtigung der Lebensqualität ist nach Ansicht des Vorhabensträgers mit Durchführung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sogar von einer Verbesserung gegenüber dem bisherigen Zustand auszugehen, so dass auch von keinem Wertverlust der Grundstücke des Einwendungsführers auszugehen ist.

Dem widerspricht der Einwendungsführer. Er ist weiterhin der Ansicht, dass insbesondere aufgrund der Verschattungswirkung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen von einer Minderung der Lebensqualität und einem Wertverlust auszugehen ist.

Bezüglich der Verschattungswirkung ist entsprechend den Ausführungen des Vorhabensträgers davon auszugehen, dass sich diese auf einen Bereich der 2,5-fachen Höhe der Lärmschutzeinrichtung und somit auf einen rd. 25 m breiten Streifen entlang der Lärmschutzwand/Wandkonstruktion auswirkt. Von einer großen Verschattung der Grundstücke des Einwendungsführers kann daher nach Ansicht des Vorhabensträgers nicht ausgegangen werden. Betroffen sind hier insbesondere Grundstücke im Eigentum der Bundesfernstraßenverwaltung.

Bezüglich der Wiederherstellung aufgrund des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 zu beseitigender Einzäunungen sichert der Vorhabensträger zu, die Lage der anzupassenden bzw. neu zu errichtenden Einzäunung in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern festzulegen.

Auf Nachfrage des Einwendungsführers bis wann mit einem Eingriff in seine Grundstücke zu rechnen ist und von welcher Bauzeit auszugehen ist, erklärt der Vorhabensträger, dass erst im Rahmen der Detailplanung nähere Angaben zum Zeitpunkt des Eingriffs in seine Grundstücke möglich sind. Begonnen werde auf alle Fälle mit der Bahnbrücke. Für die Ausbaustrecke selbst ist von einer Bauzeit von 4 Jahren auszugehen.

Abschließend erklärt der Vorhabensträger, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden und eine Betretung der Grundstücke des Einwendungsführers nur mit seiner Erlaubnis zulässig ist. Der Vorhabensträger sichert zu die entsprechende Erlaubnis rechtzeitig einzuholen.

Einwendungsführer 0544

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 3. November 2014 und die Antwort des Vorhabensträgers zu diesem Schreiben wird verwiesen.

Der Einwendungsführer bemängelt die im Bereich seiner Grundstücke und seines Wohnanwesens geplanten Lärmschutzmaßnahmen. Unter Berücksichtigung der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind diese Maßnahmen unzureichend und müssen insbesondere im Hinblick auf die geplante Bebauung seiner Flächen ergänzt werden. Die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen sind insoweit zu hinterfragen, da die Tekturplanungen u.a. auch deshalb vorgenommen wurden, um Berechnungsfehler zu bereinigen.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass die EU-Umgebungslärmrichtlinie vorliegend nicht einschlägig ist und als Planungsrichtlinie für Kommunen dient. Der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 stellt die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges dar, der hinsichtlich des Lärmschutzes den gesetzlichen Regelungen der 16. BImSchV unterliegt. Dort werden die einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte und das anzuwendende Berechnungsverfahren festgelegt. Entsprechend dem Ergebnis der durchgeführten und den gesetzlichen Regelungen entsprechenden Lärmberechnung werden mit den im Bereich von Barbing geplanten Lärmschutzmaßnahmen die zulässigen Immissionsgrenzwerte sowohl am Tag wie auch in der Nacht eingehalten und somit ein Vollschutz erreicht. Die 16. BImSchV gilt für bebaute und nicht für unbebaute Grundstücke. Bei den vom Einwendungsführer angeführten Grundstücken handelt es sich um bisher unbebaute Grundstücke. In der Lärmberechnung können nur die vorhandene und eine planerisch bereits entsprechend verfestigte Bebauung berücksichtigt werden. Nachdem weder eine Bebauung vorhanden ist noch eine verfestigte Planung für eine Bebauung vorliegt, besteht keine rechtliche Grundlage für eine entsprechende Berücksichtigung der angedachten Bebauung in der Lärmberechnung. In der Lärmberechnung berücksichtigt wird eine zum Immissionsort gerichtete Schallquelle sowie ein zum Immissionsort gerichteter Wind mit einer Stärke von 3 m/sek, wobei sich bei leichtem Wind - wie angenommen - eine bessere Schallausbreitung ergibt wie bei einem stärkeren Wind. Die in der Lärmberechnung berücksichtigte Windgeschwindigkeit beruht auf durchgeführten umfangreichen Messungen. Das Berechnungsverfahren ist sehr genau, so dass entsprechend den Ausführungen des Vorhabensträgers die Berechnungen immer höhere Werte als Messungen ergeben. Der Vorhabensträger bestätigt, dass im Rahmen der Tekturplanung an einer Stelle der aufgrund eines EDV-Problems entstandene Fehler berichtigt wurde. Hierbei handelt es sich aber um ein spezielles und kein allgemeines Problem.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Einwendungsführer 0549

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf die Schreiben vom 21. Oktober 2014 und 14. Juli 2016 sowie die Antwort des Vorhabensträgers auf diese Schreiben wird verwiesen.

Der Einwendungsführer stellt fest, dass der Vorhabensträger im Bereich der Gärtnersiedlung die vorliegende Wohnnutzung des 3. OG nur unzureichend berücksichtigt hat. So würde eine solche Nutzung des 3. OG bereits bei einigen Anwesen in der Nähe der bisherigen und zur Ergänzung vorgesehenen Lärmschutzwand-/Wandkombination vorliegen. Eine entsprechende Berücksichtigung der Wohnnutzung des 3. OG ist aus seiner Sicht allein schon deshalb erforderlich, weil die sich über die Lärmschutzkombination ausbreitende Schallwelle hinter der Lärmschutzeinrichtung absenken und somit lärmtechnisch entsprechend nachteilig auswirken wird.

Wie der Vorhabensträger ausführt, ist entsprechend dem gültigen Bebauungsplan nur eine 2-geschossige Bebauung zulässig. Dass Gebäudehöhen falsch angesetzt wurden kann nach Ansicht des Vorhabensträgers ebenfalls mit ziemlicher Sicherheit ausgeschlossen werden. Festzuhalten bleibt, dass die vom Einwendungsführer angeführten Anwesen weit außerhalb des untersuchten Bereichs liegen. Wie die durchgeführten Lärmberechnungen ergeben haben, werden mit der vorgesehenen Erhöhung der bisher bereits vorhandenen Lärmschutzkombination die gesetzlich zulässigen Immissionsgrenzwerte um bis zu 10 dB(A) unterschritten. Unabhängig davon hat der Vorhabensträger für die vom Einwendungsführer angeführten Anwesen ergänzende Berechnungen durchgeführt, wobei er die abschirmende Wirkung der vorhandenen Bebauung nicht mit berücksichtigt hat. Die ergänzenden Berechnungen haben eine Unterschreitung der gesetzlich zulässigen Immissionsgrenzwerte ergeben. Der Vorhabensträger wird die ergänzenden Lärmberechnungen der Planfeststellungsbehörde übersenden und die Planfeststellungsbehörde diese Lärmberechnung an den Einwendungsführer weiterleiten. Zur durchgeführten Lärmberechnung generell führt der Vorhabensträger an, dass diese entsprechend der den gesetzlichen Festlegungen zu beachtenden Richtlinien durchgeführt wurden. Der vom Einwendungsführer geschilderten Schallausbreitung wurde bei dieser Berechnung entsprechend Rechnung getragen. So wurde berücksichtigt, dass der Schall bei leichtem Wind nach unten gedrückt wird. Sicherlich nimmt die Wirkung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen mit zunehmender Entfernung ab; ständig wirksam ist jedoch die lärmindernde Wirkung des vorgesehenen Fahrbahnbelages von $D_{\text{strO}} = -5 \text{ dB(A)}$. Abschließend sichert der Vorhabensträger zu, die Geschosssituation hinsichtlich der Wohnnutzung des 3. OG nochmals zu überprüfen und das Ergebnis der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen. Die Planfeststellungsbehörde wird das Überprüfungsergebnis an den Einwendungsführer weiterleiten.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Einwendungsführer 0556

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 2. September 2016 und die Antwort des Vorhabensträgers zu diesem Schreiben wird verwiesen.

Wie der Einwendungsführer ausführt, hat die Bundesautobahn A 3 sowohl eine trennende wie auch eine verbindende Funktion. Insbesondere die im Bereich von Barbing und Neutraubling vorgesehene insgesamt bis zu 11,00 m hohe Lärmschutzkombination führt dazu, dass die Trennwirkung aufrechterhalten und sogar noch verstärkt wird. Die 11,00 m hohe Lärmschutzkonstruktion wird daher auf alle Fälle abgelehnt und eine Einhausung auf einer Länge von ca. 900 m gefordert. Eine Einhausung bietet sich aus Sicht des Einwendungsführers insofern an, als die Lärmschutzkombination zu beiden Seiten der Bundesautobahn A 3 eine Höhe von 11,00 m aufweist. Aufgrund der beidseitig der Bundesautobahn A 3 vorhandenen Bebauung und der sehr hohen Lärmbelastung ist der Einwendungsführer der Auffassung, dass die vorgesehenen Lärmschutzwände aus lärmschutztechnischen und optischen Gründen problematisch sind und sich eine Einhausung als Vorzugslösung aufdrängt. Als Beispiel kann hier die im Zuge der Bundesautobahn A 93 im Bereich der Westumgehung vorhandene Einhausung angeführt werden. Nach Feststellung des Einwendungsführers muss allerdings keine eigene Nutzung des Deckels vorgesehen werden und die Einhausung auch nicht komplett blickdicht ausgeführt werden. Vorstellbar wäre aus seiner Sicht eine Einhausung in Leichtbauweise. Für den Einwendungsführer stellt sich die Frage, inwieweit von Seiten des Vorhabensträgers auch Zwischenlösungen (z.B. einkragende Lärmschutzwände) und Einhausungen untersucht wurden. Für den Einwendungsführer von Interesse sind auch die für eine Einhausung anfallenden Kosten.

Bezüglich der angesprochenen Einhausung erklärt der Vorhabensträger, dass er eine kurze (ca. 500 m) und eine lange Variante (ca. 900 m) näher untersucht hat. Im Bereich der Gärtner-siedlung ist die vorhandene Bebauung sehr nah an die Bundesautobahn A 3 herangerückt. Eine kurze Einhausung ist daher aufgrund des am Portal der Einhausung auftretenden Tunneleffekts und der damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die nahe Bebauung nicht zielführend. Eine kurze Einhausung würde auch hohe Kosten verursachen, insgesamt jedoch kaum spürbare Verbesserungen mit sich bringen. Eine kurze Einhausung ist daher nach Feststellung des Vorhabensträgers aufgrund der hohen Kosten ohne einen entsprechenden Nutzen von vorneherein auszuschließen. Eine lange Einhausung würde zwar zur Lösung aller Schutzfälle führen, allerdings stehen die Kosten von 60.000,00 € je gelöstem Schutzfall in keinem ausgewogenen Verhältnis zwischen dafür anfallenden Kosten und dem damit erzieltm Schutzzweck. Die zur planerischen Abwägung der in Betracht kommenden Lärmschutzmaßnahmen angewandte Schutzfallbetrachtung entspricht der aktuellen Rechtsprechung. Betrachtet werden dabei die von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Wohneinheiten. Die Kosten für die Einhausung je

Richtungsfahrbahn belaufen sich nach Angaben des Vorhabensträgers auf rd. 35 Mio. €, somit 70 Mio. € für beide Richtungsfahrbahnen. Angesichts der Tatsache, dass damit lediglich 9 Schutzfälle mehr gelöst werden können, stehen die für die Einhausung anfallenden Kosten in keinem Verhältnis zum damit erreichten Schutzzweck. Der Vorhabensträger weist darauf hin, dass dabei neben den hohen Herstellungskosten auch die künftigen hohen Unterhaltungskosten mit zu berücksichtigen sind. Eine „Leichtbauweise“ der Einhausung scheidet allein schon deshalb aus, weil eine ausreichende Schalldämmung auch einen entsprechend massiven Baukörper erfordert. So werden tiefe Töne bei einer Leichtbauweise nicht mit erfasst. Zusätzlich sind entsprechende Sicherheitsaspekte wie z.B. Brandschutz zu beachten. Eine Leichtbauweise kommt somit aus Sicht des Vorhabensträgers nicht in Betracht. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, ist aufgrund der konstruktionstechnischen Vorgaben davon auszugehen, dass die Einhausung nicht recht viel niedriger als die gewählte Lärmschutzkombination sein wird. Bezüglich der angesprochenen Zwischenlösungen stellt der Vorhabensträger fest, dass auch solche mit untersucht wurden. So können auch mit einer einkragenden Lärmschutzwand keine spürbaren Verbesserungen erzielt werden. Mit einer Lärmschutzwand im Mittelstreifen könnte eine Pegelminderung um 2 bis 3 dB(A) erreicht werden, allerdings wäre der finanzielle Aufwand auch für diese Lärmschutzwand sehr hoch. Der Vorhabensträger weist darauf hin, dass mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen lediglich im westlichen Bereich der Gärtnersiedlung in Neutraubling Grenzwertüberschreitungen in den Obergeschossen bei Nacht auftreten. Für diese Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Um die zulässigen Immissionsgrenzwerte insgesamt einhalten zu können wäre eine Lärmschutzwand bzw. eine Lärmschutzkombinationen mit einer Gesamthöhe von 19,00 m erforderlich. Wie der Vorhabensträger ausführt, ist eine Lärmschutzkonstruktion mit dieser Höhe weder technisch noch optisch darstellbar und scheidet daher aus.

Die vom Vorhabensträger genannten Kosten für die Einhausung sprechen auch aus Sicht des Einwendungsführers gegen eine Einhausung der Bundesautobahn A 3 im Bereich von Neutraubling. Die sonstigen Einwendungen werden von seiner Seite jedoch in vollem Umfang aufrechterhalten.

Einwendungsführer 0523

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 3. November 2014 und die Antwort des Vorhabensträgers auf dieses Schreiben wird verwiesen.

Einleitend erklärt der Einwendungsführer, dass seine Einwendungen im Antwortschreiben des Vorhabensträgers umfassend behandelt wurden und er daher nur noch auf einige Punkte näher eingehen will. Von seiner Seite bemängelt werde weiterhin die aus seiner Sicht zu kurze Länge

der Einfädelspuren. Eine entsprechende Verlängerung der Einfädelspuren könnte im Hinblick auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit einen wesentlichen Beitrag liefern.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass die Länge der Beschleunigungsstreifen den einschlägigen Richtlinien entspricht und die Beschleunigungsstreifen den verkehrlichen Anforderungen in vollem Umfang gerecht werden. Eine Verlängerung der Beschleunigungsstreifen ist daher nicht erforderlich.

Wie der Einwendungsführer ausführt, stellen bezüglich der Lärmbelastung seines Anwesens die Außenflächen der vorhandenen Bebauung insoweit ein Problem dar, als diese Außenflächen überwiegend schallreflektierend verkleidet wurden. Insbesondere bei ungünstigen Windverhältnissen führt dies zu einer erheblichen Verlärmung seines Anwesens.

Hierzu erklärt der Vorhabensträger, dass die Gestaltung der Außenfassaden prinzipiell Problem der zuständigen Kommune ist und entsprechende Regelungen im jeweiligen Genehmigungsverfahren getroffen werden müssen. Vom Vorhabensträger zu berücksichtigen ist nur der vom Verkehrsweg ausgehende Lärm. Mit den zwischen Neutraubling und Oberheising geplanten Lärmschutzmaßnahmen bestehend aus Lärmschutzwällen und Lärmschutzwall-/Wandkombinationen wird sich die Lärmsituation für das Anwesen des Einwendungsführers auf alle Fälle verbessern und die angesprochenen Reflexionen nicht mehr auftreten.

Von Seiten des Einwendungsführers wird nachgefragt, inwieweit Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgesehen sind bzw. Leitsysteme mit installiert werden. Am Beispiel von IKEA ist aus Sicht des Einwendungsführers die fehlende bzw. unzureichende Infrastruktur des nachgeordneten Straßennetzes für die Belastung der Bundesautobahn A 3 und der damit von ihr ausgehenden Lärmbelastung verantwortlich. So würden von Westen über die Bundesautobahn A 3 kommende Verkehrsteilnehmer die Ausfahrt Neutraubling nutzen um dann rückläufig zu IKEA bzw. den sonst in diesem Bereich angesiedelten Einrichtungen zu gelangen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen werden entsprechend den Ausführungen des Vorhabensträgers zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit angeordnet, sind aber nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. In die Lärmberechnung fließen die für die einzelnen Fahrzeugarten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ein, wobei der Lkw-Verkehr maßgebend ist. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, ist die Einrichtung eines Leitsystems nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen aufrechterhalten werden.

Einwendungsführer 0538, 0500, 0542, 0529, 0546, 0547, 0548, 0550, 0551, 0552 und 0554

An der Erörterungsverhandlung haben die in der Teilnehmerliste eingetragenen Einwendungsführer teilgenommen. Auf die jeweiligen Einwendungsschreiben und das Antwortschreiben des

Vorhabensträgers hierzu wird verwiesen. Nachdem es sich im Wesentlichen um gleichlautende Einwendungen handelt, besteht von Seiten der anwesenden Einwendungsführer Einverständnis, dass die Einwendungen en bloc erörtert werden.

1. Variantenabwägung der Lärmschutzmaßnahmen, Reflexionen nicht berücksichtigt

Im Hinblick auf die Verbesserung des Lärmschutzes im Bereich von Barbing wurden nach Feststellung der Einwendungsführer nur auf der Westseite ergänzende Maßnahmen in Form einer Erhöhung der Lärmschutzwand-/Wandkombination auf 11,00 m vorgenommen. Während auch auf Neutraublinger Seite in Richtung Osten eine 11,00 m hohe Lärmschutzkombination vorgesehen ist, wird dagegen bezüglich des Lärmschutzes die Ostseite von Barbing weiterhin benachteiligt. Aufgrund der in diesem Bereich unterschiedlichen Höhen der Lärmschutzkonstruktionen zu beiden Seiten der Bundesautobahn A 3 befürchten die Einwendungsführer aufgrund von Reflexionen nachteilige Lärmbelastungen. Eine besondere Lärmbelastung geht zudem vom hohen Schwerlastverkehr aus, wobei hierzu insbesondere die lautereren Lkw's aus den Ostblockländern beitragen, da sie nach Ansicht der Einwendungsführer nicht dem westlichen Standard entsprechen. Wie die Einwendungsführer weiter ausführen, sind die vom Vorhabensträger durchgeführten Lärmberechnungen für den Laien auch nicht nachvollziehbar. Von Seiten der Einwendungsführer wird außerdem darauf hingewiesen, dass Lärmpegelüberschreitungen von 6 dB(A) in der Nacht zu Herz-Kreislauf-erkrankungen führen können.

Hierzu weist der Vorhabensträger darauf hin, dass die durchgeführten Lärmberechnungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden. Die von den Einwendungsführern angesprochenen unterschiedlichen Wandhöhen zu beiden Seiten der Bundesautobahn A 3 in den östlichen Ortsbereichen von Neutraubling und Barbing ergeben sich nach Feststellung des Vorhabensträgers aufgrund der vorhandenen Bebauung sowie der unterschiedlichen Abstände der zu berücksichtigenden Bebauung von der Bundesautobahn A 3. So ist der Ausfahrtsbereich von Neutraubling aus Fahrtrichtung Nürnberg im Bereich der dortigen Bebauung von Barbing wesentlich schallintensiver, so dass auch ein wesentlich höherer Lärmschutz erforderlich ist. Auf der östlichen Seite von Barbing weist die vorhandene Bebauung einen größeren Abstand und größere Lücken zwischen den bebauten Gebieten auf, so dass hier kein durchgehender und entsprechend niedrigerer Lärmschutz erforderlich ist. Die Lärmschutzwände werden zur Bundesautobahn A 3 hin hochabsorbierend ausgeführt, so dass Schall vernichtet und nicht reflektiert wird. Die hochabsorbierende Wirkung der Lärmschutzwände wird über entsprechende Prüfzeugnisse nachgewiesen. Der zum Zeitpunkt des Neubaus vorhandene Standard und somit die abschirmende Wirkung bleibt auf Dauer bestehen und kann auch überprüft werden. Die von den Einwendungsführern angesprochene Grenzwertüberschreitung von 6 dB(A) in der Nacht spielt vorliegend keine Rolle, da eine solche Grenzwertüberschreitung nicht vorliegt.

Zu den Ausführungen des Vorhabensträgers stellen die Einwendungsführer fest, dass die durchgeführten Berechnungen zwar den geringeren Umfang des im östlichen Bereich von Barbing erforderlichen Lärmschutzes ergeben mögen, entsprechend dem persönlichen Empfinden jedoch ein umfangreicherer Lärmschutz erforderlich ist. Ausschlaggebend ist dabei insbesondere die Windrichtung, die die Ausbreitung des von der Bundesautobahn A 3 ausgehenden Lärms zur angrenzenden Wohnbebauung begünstigen kann.

Wie der Vorhabensträger ausführt, liegt der Lärmberechnung ein Mittelungspegel, der sich über den Tag im Zeitraum zwischen 6 und 22 Uhr ergibt, zugrunde. Außerdem berücksichtigen die Lärmberechnungen bereits einen zum jeweiligen Immissionsort gerichteten Wind.

2. Lücken im Lärmschutz

Während auf Neutraublinger Seite ein durchgängiger Lärmschutz vorgesehen ist, wirken sich nach Auffassung der Einwendungsführer auf Barbinger Seite die im Bereich der Anschlussstelle Neutraubling sowie die zwischen Barbing und Unterheising verbleibenden Lücken im Lärmschutz besonders nachteilig aus. Die im Bereich der Anschlussstelle entlang der Staatsstraße 2660 vorhandene Lärmschutzwand wird bezüglich der künftigen Verkehrsbelastung nicht in vollem Umfang wirksam sein. Bei der zwischen Barbing und Unterheising verbleibenden Lücke im Lärmschutz werden Wind und Inversionswetterlagen sich auf die Lärmbelastung der angrenzenden Wohnbebauung negativ auswirken. Wenn auch die durchgeführten Lärmberechnungen keinen Anspruch auf Durchführung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen ergeben haben, so wird von den Einwendungsführern eine Vervollständigung des Lärmschutzes in Form der Schließung der zwischen Barbing und Unterheising verbleibenden Lücke gefordert. Vorstellbar ist aus Sicht der Einwendungsführer eine zwischen der Gemeinde Barbing und dem Vorhabensträger noch näher abzustimmende Maßnahme zur Schließung der Lücke im Lärmschutz.

Hierzu stellt der Vorhabensträger fest, dass die durchgeführten Lärmberechnungen sowohl Inversionswetterlagen wie auch einen zum Immissionsort gerichteten Wind berücksichtigen. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, ist von seiner Seite aufgrund des vorliegenden Massendefizits die Anlage einer Liniendeponie aus Überschussmassen nicht möglich. Unter der Voraussetzung, dass der zur Lagerung von Überschussmassen der Gemeinde Barbing entlang der Bundesautobahn A 3 erforderliche Grunderwerb auf freiwilliger Basis zur Verfügung gestellt wird, ist der Vorhabensträger – außerhalb des Planfeststellungsverfahrens – bereit, diese Massen entlang der Bundesautobahn dauerhaft zu lagern.

3. Falscher Fahrbahnbelag

Die vom Vorhabensträger angegebene Lärminderung des Fahrbahnbelages von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ wird von den Einwendungsführern angezweifelt. Aus ihrer Sicht ist die Wirkung des Fahrbahnbelages wahrscheinlich schon nach 8 Jahren abgelaufen, wie einem den Einwendungsführern vorliegenden Rundschreiben auch entnommen werden kann. Die schriftliche

und von den Einwendungsführern nochmals vorgetragene Antwort des Vorhabensträgers ist für die Einwendungsführer nicht nachvollziehbar. Insbesondere stellt sich für die Einwendungsführer die Frage wer die tatsächliche Wirkung des Fahrbahnbelags prüft. Es besteht im Nachhinein keine Möglichkeit zur Nachbesserung, falls der Wert nicht eingehalten wird. Insbesondere der hier vorliegende hohe Schwerverkehrsanteil wird zu einer erheblichen Belastung und einer frühzeitigen Abnutzung des Fahrbahnbelages führen, so dass bereits nach wenigen Jahren ein neuer Fahrbahnbelag erforderlich werden wird. Aufgrund des geschilderten Sachverhalts ist auf alle Fälle nicht davon auszugehen, dass der Fahrbahnbelag die vom Vorhabensträger angenommene lärmmindernde Wirkung in diesem Umfang auf längere Dauer sicherstellen kann.

Der Vorhabensträger entgegnet hierzu, dass die lärmmindernde Wirkung des Fahrbahnbelages von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ über die gesamte Liegedauer gewährleistet ist. Von Seiten des Vorhabensträgers wird nicht bestritten, dass der Fahrbahnbelag einer Alterung unterliegt. Aufgrund der am Anfang wesentlich höheren lärmmindernden Wirkung, die im Laufe der Jahre sicherlich abnehmen wird, ist eine lärmmindernde Wirkung von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ auch bei einem aufgrund der verkehrlichen Abnutzung schlechteren Zustand sichergestellt. Wie der Vorhabensträger weiter ausführt, wird der Fahrbahnbelag sobald er bautechnisch abgenutzt ist erneuert. Der Vorhabensträger verweist beispielhaft auf die nach 10 Jahren vorgenommene Erneuerung des lärmmindernden Fahrbahnbelages auf der Bundesautobahn A 9 bei Garching. Aufgrund der zwischenzeitlichen Weiterentwicklungen und vorliegenden Erfahrungen ist derzeit von einer Liegedauer des lärmmindernden Fahrbahnbelages von ca. 15 Jahren auszugehen. Die von den Einwendungsführern angeführte kürzere Liegezeit von 8 Jahren beruht auf einem zwischenzeitlichen veralteten Allgemeinen Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur. Die Höhe der lärmmindernden Wirkung der einzelnen Fahrbahnbeläge wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen ermittelt. Gleichzeitig werden von dieser Bundesanstalt die bautechnischen Anforderungen festgelegt, die beim Einbau der jeweiligen Fahrbahnbeläge zu beachten sind. Entsprechend dieser Vorgaben ist der Einbau des Fahrbahnbelages vom Vorhabensträger zu überwachen. Ebenso ist die Überprüfung der Wirkung des Fahrbahnbelages anhand festgelegter Messverfahren Aufgabe des Vorhabensträgers. Die von den Einwendungsführern geforderte Verpflichtung zur Durchführung gesonderter Messungen ist daher aus Sicht des Vorhabensträgers nicht erforderlich und wird auch abgelehnt.

4. Umfassende Lärminderungsplanung notwendig

Die in der EU-Umgebungslärmrichtlinie festgelegten Immissionsgrenzwerte sind wesentlich niedriger als die bei der Straßenplanung berücksichtigten Grenzwerte. Insbesondere würden im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie auch Erholungsgebiete wie z.B. am Guggenberger Weiher besonders geschützt. Von Seiten der Einwendungsführer wird daher die Durchführung einer umfassenden Lärminderungsplanung gefordert. Für die Einwendungs-

fürer ist in diesem Zusammenhang auch nicht ganz nachvollziehbar welche Stellen hierfür verantwortlich sind und an wen man sich hier wenden kann. Von Seiten der Einwendungsführer wird auch auf den von der bisherigen Bundesstraße 8 und nunmehrigen Staatsstraße 2660 ausgehende Verkehrslärm hingewiesen. Die Einwendungsführer befürchten hier durch Reflexionen zusätzliche Lärmbelastungen für die Anwesen in Barbing.

Als möglichen Ansprechpartner bezüglich der geforderten Lärminderungsplanung wird von Seiten des Vorhabensträgers das Bayerische Landesamt für Umwelt genannt, das auch die Ergebnisse der vom Landesamt durchgeführten Lärmkartierung in einem Lärmbelastungskataster zusammengefasst hat. Der Vorhabensträger führt aus, dass die Lärmschutzwände nördlich der Bundesautobahn A 3 in den bebauten Bereichen auch auf der Rückseite hochabsorbierend ausgeführt werden, wenn hier ein anderer Verkehrsweg wie z.B. die Staatsstraße 2660 im westlichen Ortsbereich von Barbing verläuft. Unter Hinweis auf die Seite 81 der Unterlage 1T beinhalten die Tekturunterlagen in den Bereichen, in denen auf der Rückseite der Lärmschutzwände entlang der Bundesautobahn A 3 weitere Straßen verlaufen, eine beidseitig hochabsorbierende Ausführung. Die geäußerte Befürchtung einer zusätzlichen Lärmbelastung durch Reflexionen ist daher aus Sicht des Vorhabensträgers unbegründet.

5. Umfassende Verkehrsplanung fehlt

Die Einwendungsführer verweisen auf das zwischenzeitlich vorliegende Verkehrsgutachten von Professor Dr.-Ing. Kurzak vom April 2016, das aus ihrer Sicht kritisch zu beurteilen ist. So sind die 3 Vorgaben des Gutachtens

- 6-streifiger Ausbau der Bundesautobahn A 3
- Neubau der Kreisstraße R 30 und
- Neubau der Ortsumfahrung Niedertraubling

insgesamt als fraglich einzustufen. Im Bereich von Barbing dürften die im Verkehrsgutachten getroffenen Annahmen und die hierdurch zu erwartenden Verkehrsentwicklungen in Etwa stimmen. Die aufgrund der weiteren dynamischen wirtschaftlichen Entwicklungen in den Stadtgebieten von Regensburg und Neutraubling zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen sind nach Ansicht der Einwendungsführer im Verkehrsgutachten nur unzureichend berücksichtigt und die prognostizierten Verkehrszahlen zu niedrig angesetzt bzw. berechnet. Im Hinblick auf die verkehrliche Situation während der Bauphase werden nach Feststellung der Einwendungsführer selbst kleinere Unfälle auf der Bundesautobahn erhebliche Auswirkungen in Form von Verkehrsstaus im nachgeordneten Straßennetz mit sich bringen. Auch werden sich selbst kurzzeitige Sperrungen im Rahmen der Bauausführung zur Verbreiterung der Bundesautobahn, sei es auf der Bundesautobahn selbst oder im nachgeordneten Straßennetz, immens auf den Verkehrsfluss auswirken. Sperrungen während der Bauphase sind sicherlich nicht gänzlich zu vermeiden, jedoch sollten aus Sicht der Einwendungsführer bereits jetzt und auch während der Bauphase selbst rechtzeitig Maßnahmen getroffen werden um einen soweit als möglich optimierten Verkehrsablauf gewährleisten zu können.

Bauliche Maßnahmen im Zuge des nachgeordneten Straßennetzes liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweils zuständigen Straßenbaulastträger und sind nicht Aufgabe des Vorhabensträgers. Unabhängig davon verweist der Vorhabensträger auf bereits vom Staatlichen Bauamt Regensburg begonnene und im nächsten Jahr vorgesehene bauliche Maßnahmen im Zuge der Staatsstraße 2145 (Walhallastraße), die zu einer Verflüssigung des Verkehrsablaufs beitragen. Viele verkehrliche Problempunkte werden somit bereits jetzt angegangen und können mit Fertigstellung des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 3 behoben werden. Während der Bauphase werden die bisher vorhandenen Fahrstreifen aufrechterhalten, verkehrliche Einschränkungen werden sich aber nicht gänzlich vermeiden lassen. Der Vorhabensträger stellt außerdem fest, dass es sich bei Herrn Professor Dr.-Ing. Kurzak um einen anerkannten Verkehrsgutachter handelt, der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für den Großraum Regensburg über umfangreiches Datenmaterial verfügt. Die vom Verkehrsgutachter für das Prognosejahr 2030 ermittelten Verkehrszahlen berücksichtigen dabei sehr wohl die in den Stadtbereichen von Regensburg und Burgweinting aufgrund der dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen. Etwaige Prognoseunsicherheiten können insoweit aufgefangen werden, als aufgrund einer „fehlgeschlagenen Prognose“ nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden können. Sollte sich der Verkehr stärker entwickeln als in der Prognose vorgesehen, dann ist die Lärmberechnung mit den sich aus der tatsächlichen Verkehrsentwicklung ergebenden Verkehrszahlen durchzuführen. Voraussetzung für nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen ist allerdings, dass eine Lärmerhöhung um ≥ 3 dB(A) vorliegt, was eine Verdoppelung des ursprünglich prognostizierten Verkehrs auf der Bundesautobahn A 3 bedeuten würde. Die vom Verkehrsgutachter prognostizierten Verkehrszahlen beruhen nach Feststellung des Vorhabensträgers auf belastbarem Datenmaterial und wurden keinesfalls zu niedrig angesetzt bzw. bewusst heruntergerechnet. Dass aufgrund der hohen Verkehrsbelastung trotz Durchführung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen eine nicht unerhebliche aber rechtlich zulässige, Restbelastung für die Anwohner entlang der Bundesautobahn A 3 verbleibt, wird von Seiten des Vorhabensträgers nicht bestritten.

Die Einwendungsführer erklären abschließend, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Einwendungsführer 0500

An der Erörterungsverhandlung hat der in der Teilnehmerliste eingetragene Einwendungsführer teilgenommen. Auf das Schreiben vom 20. Oktober 2014 und die Antwort des Vorhabensträgers auf dieses Schreiben wird verwiesen.

Ergänzend zum Ergebnis der vorstehend erörterten und mehrheitlich vorgetragenen Einwendungen stellt der Einwendungsführer fest, dass entgegen der Annahmen des Vorhabensträgers im 3. OG seines Anwesens eine Wohnnutzung vorliegt und daher die durchgeführten Lärmbe-rechnungen entsprechend überarbeitet werden müssen.

Der Vorhabensträger sichert die Überprüfung der tatsächlichen und rechtlich zulässigen Nutzung des 3. OG des Anwesens des Einwendungsführers zu. Das Ergebnis dieser Überprüfung wird der Planfeststellungsbehörde übermittelt, die das Ergebnis an den Einwendungsführer weiterleiten wird.

Der Einwendungsführer erklärt, dass die Einwendungen in vollem Umfang aufrechterhalten werden.

Ende der Erörterungsverhandlung am Freitag, 28. Oktober 2016: 10:51 Uhr

Regensburg, 28. Oktober 2016

Aufgenommen:

gez.

Kormann
Baurat

Gesehen:

gez.

Meisel
Baudirektor

Gesehen:

gez.

Hauser
Oberregierungsrätin

Gesehen:

gez.

Bäuml
Regierungsrat