

Autobahndirektion Südbayern

B 15n Regensburg-Landshut-Rosenheim (Bau-km 33 + 525)

Neubau der Anschlussstelle LA 25

PROJIS-Nr.: 09.00991910

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Unterlage 1

mit Roteintragung(en)

<p>aufgestellt: Autobahndirektion Südbayern Dienststelle Regensburg</p>  <p>U n z n e r, Ltd. Baudirektor Regensburg, den 23.06.2014</p>	<p>Festgestellt gem. § 17 FStrG durch Beschluss vom <u>26. 01. 16</u> Nr. <u>32-4354.2-4 u. 5 / 315 Wei</u></p> <p>Regierung von Niederbayern Landshut, 26. 01. 16</p>
	<p>gez. Edhofer Ltd. Regierungsdirektor</p>

INHALTSVERZEICHNIS

0	Vorbemerkungen	5
0.1	ALLGEMEINE HINWEISE – ZWECK DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN.....	5
1	Darstellung des Vorhabens	6
1.1	PLANERISCHE BESCHREIBUNG	6
1.2	STRABENBAULICHE BESCHREIBUNG	7
2	Begründung des Vorhabens.....	8
2.1	VORGESCHICHTE DER PLANUNG, VORAUSGEGANGENE UNTERSUCHUNGEN U. VERFAHREN	8
2.2	PFLICHT ZUR UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG.....	9
2.3	VERKEHRLICHE UND RAUMORDNERISCHE BEDEUTUNG DES VORHABENS.....	11
2.3.1	ZIELE DER RAUMORDNUNG / LANDESPLANUNG UND BAULEITPLANUNG.....	11
2.3.2	BESTEHENDE UND ZU ERWARTENDE VERKEHRSVERHÄLTNISSE	11
2.3.3	VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT.....	12
2.4	VERRINGERUNG BESTEHENDER UMWELTBEEINTRÄCHTIGUNGEN.....	13
2.4.1	LÄRM- UND ABGASSITUATION	13
2.4.2	GEWÄSSERSCHUTZ.....	13
3	Vergleich der Varianten und Wahl der Linie.....	13
3.1	KURZE CHARAKTERISIERUNG VON NATUR UND LANDSCHAFT IM UNTERSUCHUNGSRAUM	13
3.2	BESCHREIBUNG DER UNTERSUCHTEN VARIANTEN	15
3.2.1	VARIANTENÜBERSICHT	15
3.2.2	VARIANTE 1 (PLANLÖSUNG).....	16
3.2.3	VARIANTE 2 A	17
3.2.4	VARIANTE 2 B	18
3.2.5	VARIANTE 3	19
3.3	BEURTEILUNG DER VARIANTEN	20
3.4	GEWÄHLTE LÖSUNG	20
3.5	BESCHREIBUNG DER UNTERSUCHTEN VARIANTEN DER KNOTENPUNKTSSYSTEME FÜR DIE ANSCHLUSSTELLE AN DIE B 15N.....	22
3.5.1	ANSCHLUSSVARIANTE 1: LINKS LIEGENDE TROMPETE	22
3.5.2	ANSCHLUSSVARIANTE 2: RECHTS LIEGENDE TROMPETE	23
3.5.3	ANSCHLUSSVARIANTE 3: SYMMETRISCHES HALBES KLEEBLATT	24
3.5.4	ANSCHLUSSVARIANTE 4: DIAGONALES HALBES KLEEBLATT	25
3.5.5	ANSCHLUSSVARIANTE 5: DIAGONALES HALBES KLEEBLATT	26
3.5.6	ANSCHLUSSVARIANTE 6: LINKS LIEGENDE TROMPETE (UNTERFÜHRUNG).....	27
3.6	BEURTEILUNG DER ANSCHLUSSVARIANTEN.....	28
3.7	GEWÄHLTE ANSCHLUSSVARIANTE	29
3.8	AUSSAGEN DRITTER.....	30
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	30
4.1	LINIENFÜHRUNG	30
4.1.1	LINIENFÜHRUNG IM LAGEPLAN	30

4.2	QUERSCHNITTSGESTALTUNG	33
4.2.1	QUERSCHNITTSELEMENTE UND QUERSCHNITTSBEMESSUNG	33
4.2.2	FAHRBAHNBEFESTIGUNG.....	33
4.2.3	BÖSCHUNGSGESTALTUNG	34
4.3	KNOTENPUNKTE, WEGEANSCHLÜSSE UND ZUFahrTEN	34
4.4	INGENIEURBAUWERKE	34
4.5	ÖFFENTLICHE VERKEHRsanLAGEN.....	35
4.6	LEITUNGEN	35
4.7	BAUGRUND / ERDARBEITEN.....	35
4.8	ENTWÄSSERUNG	36
4.9	STRABENAUSSTATTUNG.....	36
4.10	SONSTIGE ANLAGEN.....	36
5	Angaben zu den Umweltauswirkungen	37
5.0	VORBEMERKUNG.....	37
5.1	MERKMALE UND WIRKFAKTOREN DES VORHABENS	37
5.1.1	MERKMALE DES VORHABENS	37
5.1.2	WIRKFAKTOREN DES VORHABENS UNTER BEACHTUNG DER NUTZUNG UND GESTALTUNG VON WASSER, BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT.....	38
5.1.3	ABFALLERZEUGUNG.....	39
5.1.4	UMWELTVERSCHMUTZUNG UND BELÄSTIGUNGEN.....	39
5.1.5	UNFALLRISIKO.....	40
5.2	STANDORTBEZOGENE KRITERIEN	41
5.2.1	NUTZUNGEN.....	41
5.2.2	RECHTSWIRKSAME SCHUTZKATEGORIEN	42
5.3	MERKMALE DER MÖGLICHEN AUSWIRKUNGEN.....	43
5.3.1	AUSMAß DER AUSWIRKUNGEN.....	43
5.3.2	GRENZÜBERSCHREITENDER CHARAKTER DER AUSWIRKUNGEN	47
5.3.3	SCHWERE UND KOMPLEXITÄT DER AUSWIRKUNGEN	47
5.3.4	WAHRSCHEINLICHKEIT VON AUSWIRKUNGEN	47
5.3.5	DAUER, HÄUFIGKEIT UND REVERSIBILITÄT DER AUSWIRKUNGEN	47
5.4	ZUSAMMENFASSUNG	48
6	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen.....	49
6.1	LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN	49
6.1.1	RECHTSGRUNDLAGE / VORGEHENSWEISE	49
6.1.2	ERGEBNISSE DER SCHALLTECHNISCHEN UNTERSUCHUNG.....	50
6.2	SONSTIGE IMMISSIONSSCHUTZMAßNAHMEN	50
6.3	MAßNAHMEN IN WASSERGEWINNUNGSGEBIETEN	50
6.4	LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE MAßNAHMEN	50
6.4.1	VERMEIDUNG VON BEEINTRÄCHTIGUNGEN	50
6.4.2	ERMITTLUNG DES EINGRIFFS UND DES AUSGLEICHSFLÄCHENBEDARFES	51

6.4.3	ZUSAMMENSTELLUNG DER AUSGLEICHSMAßNAHMEN	52
6.4.4	BEURTEILUNG DER AUSGLEICHBARKEIT AUS NATURSCHUTZFACHLICHER SICHT.....	52
6.4.5	NATURSCHUTZFACHLICHE ANGABEN ZUR SPEZIELLEN ARTENSCHUTZRECHTLICHEN PRÜFUNG	53
6.5	WALDRECHT	54
7	Kosten	54
8	Verfahren.....	54
9	Durchführung der Baumaßnahme.....	55
9.1	GRUNDERWERB	55
9.2	BAUDURCHFÜHRUNG UND BAUZEIT	55

Abkürzungsverzeichnis

Richtlinien

RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen Ausgabe 2012
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 und berichtigte Fassung Ausgabe 1992
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012
StraKR	Straßen-Kreuzungsrichtlinien, Fassung vom 25.01.2010

Gesetze

BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz

Verordnungen

BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
---------	---

0 VORBEMERKUNGEN

0.1 Allgemeine Hinweise – Zweck des Planfeststellungsverfahrens

Mit dem Neubau der Anschlussstelle der Kreisstraße LA 25 an die B 15n wird die Bundesstraße B 15n Regensburg-Landshut-Rosenheim geändert. Für diese Änderung ist nach § 17 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Die Planfeststellung erstreckt sich auf die Maßnahme zum Neubau der Anschlussstelle, auf alle damit im Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen, die aufgrund des Straßenbauvorhabens notwendig werden sowie auf die im Sinne der Naturschutzgesetze erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung - rechtsgestaltend zu regeln.

Insbesondere wird in der Planfeststellung darüber entschieden,

- welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden,
- wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben gestaltet werden,
- welche Folgemaßnahmen an anderen öffentlichen Verkehrswegen erforderlich werden,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen und die Unterhaltungskosten abzugrenzen sind,
- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind,
- welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne von § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit den entsprechenden Regelungen im Bayerischen Naturschutzgesetz (BayNatSchG) zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich sind.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Bauvorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von der Baumaßnahme berührten öffentlichen Belange festgestellt.

1 DARSTELLUNG DES VORHABENS

1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planung umfasst den Neubau der Anschlussstelle (AS) LA 25 an die zweibahnige Bundesstraße B 15n Regensburg-Landshut-Rosenheim zwischen den Anschlussstellen Neufahrn (St 2142) und Ergoldsbach (LA 9).

Die neue Anschlussstelle entsteht an der seit 2. Dezember 2013 unter Verkehr befindlichen B 15n bei Bau-km 33 + 525 im Landkreis Landshut im Bereich der Grenzen zwischen der Gemeinde Neufahrn i. NB im Norden und dem Markt Ergoldsbach im Süden. Die B 15n ist dort ~~noch nicht vollständig~~ fertiggestellt.

inzwischen

Die vorliegende Planung beinhaltet:

- den Neubau der Anschlussstelle LA 25 als links liegende Trompete einschließlich des Überführungsbauwerkes über die B 15n,
- die Ergänzung der B 15n um die Ein- und Ausfädelstreifen,
- die Anlage einer Betriebskehre östlich der Anschlussstelle,
- die Anpassung der bestehenden nachgeordneten öffentlichen Feld- und Waldwege (öFW) im Bereich der neuen Anschlussstelle.

Die B 15n beginnt südlich von Regensburg mit dem Dreieck Saalhaupt an der A 93 und wird über Landshut bis nach Rosenheim zur A 8 verlaufen. Die Gesamtlänge wird rd. 140 km betragen. In ihrem Verlauf kreuzt sie die radial von München ausgehenden Ost-West-Verbindungen A 92 (von München nach Deggendorf) und die geplante A 94 (von München nach Pocking [A 3]).

Die Planungsmaßnahme befindet sich im Bereich der Planfeststellungsabschnitte der B 15n Saalhaupt (A 93) - Neufahrn (Bau-km 10+216 bis 33+735 - Planfeststellungsbeschluss vom 1. August 1994 mit Ergänzungsbeschluss vom 27. März 1995 und 1. August 2001 und Änderungsbeschluss vom 7. Juni 2007) und Neufahrn - Ergoldsbach (Bau-km 33+735 bis 39+000 - Planfeststellungsbeschluss vom 16. Juli 2007). Die Planfeststellungsbeschlüsse sind jeweils bestandskräftig und vollziehbar.

Die Teilabschnitte Saalhaupt (A 93) - Schierling und Schierling – Neufahrn (St 2142) wurden bereits im Jahr 2011 dem Verkehr übergeben. Der Abschnitt Neufahrn - Ergoldsbach ist seit 2. Dezember 2013 unter Verkehr. Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau des Folgeabschnittes Ergoldsbach – Essenbach (A 92) wurde am 16. Dezember 2011 durch die Regierung von Niederbayern erlassen.

Mit der vorliegenden Maßnahme wird eine direkte Anbindung an das überregionale Straßennetz des östlichen Hinterlandes in diesem Gebiet geschaffen, insbesondere werden hier die Ortsdurchfahrten von Neufahrn und Ergoldsbach weiter vom Verkehr entlastet.

Mit der Baumaßnahme wird sowohl die Qualität des Verkehrsablaufs als auch die Verkehrssicherheit im neu geregelten Straßennetz verbessert. Speziell kann hier der Schwerverkehr der angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiete direkt ohne Benutzung der Ortsdurchfahrten von Neufahrn i. NB und Ergoldsbach auf die B 15n geführt werden.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die zweibahnige B 15n verläuft im Abschnitt Neufahrn - Ergoldsbach ca. 1,5 km westlich parallel zur B 15 alt.

Die Hauptzuführung der Verkehre der zwischen den Anschlussstellen liegenden Bebauung, hier hauptsächlich den Gewerbegebieten im Süden von Neufahrn und im Norden des Marktes Ergoldsbach, läuft derzeit über die Ortsdurchfahrt des Ortes Neufahrn bzw. des Marktes Ergoldsbach, um auf die B 15n auffahren zu können.

Im Zuge des Neubaus der Anschlussstelle LA 25 erfolgt durch den vom Landkreis Landshut beabsichtigten Neubau einer Zubringerstraße LA 25 eine Zufahrtsverbindung von und zur B 15 alt, die sich an der südlichen Gemeindegrenze der Gemeinde Neufahrn im Bereich der jetzigen Industriestraße befindet.

Die neue Anschlussstelle AS LA 25 wird als links liegende Trompete ausgeführt. Diese Ausführung entspricht der Regellösung für eine Anschlussstelle außerhalb bebauter Gebiete.

Die Anschlussrampen entsprechen gemäß Abb. 52 RAA (Ausgabe 2008) einem Rampentyp mit indirekter, halbdirekter und direkter Verkehrsführung der Rampengruppe II.

Die Anschlussrampen haben eine Länge von bis zu 600 m einschließlich der 250 m langen Einfädel- bzw. Ausfädelstreifen an der B 15n. Im Bereich der einstreifigen Fahrbahn wird die Ausbildung des Querschnitts Q 1 gemäß RAA ausgeführt. Bei den Teilstücken mit zweistreifiger Gegenverkehrsfahrbahn kommt der Querschnitt Q 4 zur Anwendung.

Der Querschnitt RQ 26 der bereits planfestgestellten B 15n wird grundsätzlich beibehalten und im Bereich der neuen Ein- und Ausfädelstreifen durch Anbau der jeweiligen Fahrstreifen verbreitert.

Die Länge der Ein- bzw. Ausfädelstreifen betragen jeweils 250 m einschließlich 60 m Verziehungsstrecke. Östlich der Anschlussstelle wird eine Betriebskehre für die Unterhaltungsfahrzeuge des Betriebsdienstes ausgeführt, im weiteren Verlauf wird durch den Landkreis Landshut der Neubau der Zubringerstraße LA 25 ausgeführt.

Die Anpassung der im Bereich der Anschlussstelle verlaufenden öffentlichen Feldwege erfolgt gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2005). Ein Unterführungsbauwerk unter der B 15n für die öFW-Verbindung im südlichen Bereich der Maßnahme ist bereits planfestgestellt.

Träger der Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland. Die Kosten des Neubaus der Anschlussstelle werden zwischen der Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger der B 15n und dem Landkreis Landshut als Baulastträger der neu zu bauenden Zubringerstraße gemäß § 12 Abs. 2 FStrG in Verbindung mit den Straßenkreuzungsrichtlinien (StraKR) im Verhältnis der Fahrbahnbreiten geteilt. ~~Die B 15n ist in diesem Abschnitt noch nicht fertiggestellt.~~

2 BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen u. Verfahren

Die B 15n im Bereich der neuen Anschlussstelle wurde in zwei Abschnitten planfestgestellt. Der Abschnitt Saalhaupt-Neufahrn erhielt mit Planfeststellungsbeschluss vom 1. August 1994 mit Ergänzungsbeschluss vom 27. März 1995 und 1. August 2001 und der Abschnitt Neufahrn-Ergoldsbach mit Planfeststellungsbeschluss vom 16. Juli 2007 Baurecht.

Bis zur Anschlussstelle Neufahrn wurde die B 15n am 18. November 2011 dem Verkehr übergeben. Der Abschnitt Neufahrn - Ergoldsbach wurde am 2. Dezember 2013 dem Verkehr übergeben.

Der Wunsch einer zusätzlichen Anschlussstelle bestand seitens des Landkreises Landshut und der anliegenden Gemeinden Neufahrn und Ergoldsbach bereits während der Planungsphase der B 15n.

1996 wurde im Gesehen-Vermerk des Bundesministers für Verkehr zur Tektur vom 1. Dezember 1993 des Vorentwurfes vom 21. Juli 1986 der B 15n für den Abschnitt Schierling - Ergoldsbach eine zusätzliche Anschlussstelle südlich von Neufahrn abgelehnt, da die anliegenden Gemeinden mit der bereits planfestgestellten Anschlussstelle an der St 2142 ausreichend an die B 15n angebunden seien und eine restlose Aufnahme des regionalen und örtlichen Verkehrs nicht die Aufgabe der B 15n als Bundesstraße sei.

Im Jahr 2004 wurde von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak eine Verkehrsuntersuchung Neufahrn in Niederbayern – Anbindung an die B 15n durchgeführt. Hierbei stellte Herr Prof. Dr.-Ing. Kurzak fest, dass nach Verkehrsfreigabe der B 15n bis zur Anschlussstelle an die A 92 bei Essenbach / Landshut für den Prognosehorizont 2025 mit einer Verdreifachung des Verkehrs bis ca. 11.400 Kfz/Tag auf der St 2142, Rottenburger Straße in Neufahrn, zu rechnen ist.

Erschwerend kommt hinzu, dass der starke Schwerlastverkehr aus dem südlich von Neufahrn an der B 15 gelegenen Baustoffwerken künftig in erheblichem Umfang über die Rottenburger Straße zur B 15n fahren bzw. von dort kommen wird. Dabei handelt es sich täglich um mind. 200 schwere Lkw, die dann die B 15n Richtung Regensburg benutzen werden. Der Fernverkehr Richtung Süden zur A 92 wird weiterhin durch die Ortsdurchfahrt von Ergoldsbach zur B 15n geführt.

Ergänzend zu dieser Verkehrsuntersuchung wurde von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak im September 2009 die Fernverkehrswirksamkeit einer zusätzlichen Anschlussstelle südlich von Neufahrn an die B 15n untersucht. Mit den aktuellen Zahlen stellte Herr Prof. Dr.-Ing. Kurzak fest, dass die Fernverkehrswirksamkeit der Anschlussstelle LA 25 in etwa der Fernverkehrswirksamkeit der Anschlussstelle Neufahrn an der St 2142 entspricht.

Das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat dem Bau der Anschlussstelle mit Schreiben vom 21. Juni 2010 (StB 23/72131.2/1015-1205727) zugestimmt.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach § 3e UVPG besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch für die Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, wenn

1. in der Anlage 1 für Vorhaben der Spalte 1 angegebene Größen- oder Leistungswerte durch die Änderung oder Erweiterung selbst erreicht oder überschritten werden oder
2. eine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c Satz 1 und 3 ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann; in die Vorprüfung sind auch frühere Änderungen oder Erweiterungen des UVP-pflichtigen Vorhabens einzubeziehen, für die nach der jeweils geltenden Fassung dieses Gesetzes keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist.

Da für das Vorhaben „Neubau der B15n im Streckenabschnitt Neufahrn i,Nb. – Ergoldsbach“ eine UVP-Pflicht bestand und diese im Rahmen des Planfeststellungsbescheides durchgeführt wurde, ist demnach für die hier geplante Änderung zu prüfen, ob eine UVP-Pflicht besteht.

Da durch das Vorhaben selbst die in Anlage 1 für Vorhaben der Spalte 1 angegebene Größen- oder Leistungswerte nicht erreicht oder überschritten werden, entsteht hieraus keine Pflicht zur UVP.

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (siehe Kap. 5 Erläuterungsbericht) kommt zum Ergebnis, dass durch das Änderungsvorhaben zum Neubau der Anschlussstelle LA 25 unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung insgesamt keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne des § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG zu erwarten sind. Dies gilt auch unter besonderer Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten gemäß § 3c Satz 2 der in Anlage 2 Nr. 2 zum UVPG aufgeführten Schutzkriterien.

Es ist weiter zu prüfen, ob im Zusammenwirken des UVP-pflichtigen Vorhabens „Neubau der B15n im Streckenabschnitt Neufahrn i. Nb. – Ergoldsbach“ und früherer Änderungen oder Erweiterungen in diesem Abschnitt erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen eintreten können.

Für den Neubau der B15n wurde bereits im Rahmen der Planfeststellung eine Umweltverträglichkeitsprüfung des Vorhabens durchgeführt (Regierung von Niederbayern, Beschluss vom 16. Juli 2007). Desweiteren wurden bisher folgende Änderungen planfestgestellt:

- Änderungsbescheid im Abschnitt Neufahrn i.NB - Ergoldsbach für die Anpassung der DB-Oberleitung der Bahnlinie Regensburg - München im Bereich des Bauwerkes K 38/1 vom 19. Februar 2010.
- Änderung naturschutzrechtlicher Nebenbestimmung zwischen Bau-km 34+980 und Bau-km 35+030 im Teilabschnitt Neufahrn i.NB – Ergoldsbach vom 21. Mai 2010.
- Änderung der Planfeststellung nach Art. 76 BayVwVfG wegen der Errichtung von Seitenablagerungen bei Ergoldsbach vom 4. Juli 2012.

Außerdem wurde die Planänderung wegen der Verlegung der Ausgleichsmaßnahme A 3 im Abschnitt Neufahrn i. Nb. bis Ergoldsbach bei der Regierung von Niederbayern beantragt. Das Änderungsverfahren wurde durch die Regierung von Niederbayern am 19. März 2014 eingeleitet. **und mit Bescheid vom 30.09.2014 abgeschlossen.**

Bei allen einzelnen Änderungen und Ergänzungen wurden die Umweltauswirkungen durch die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung soweit reduziert, dass keinesfalls erhebliche nachteilige Auswirkungen zu erwarten sind.

Auch in der Zusammenschau der Umweltauswirkungen aus dem Vorhaben „Neubau der B15n im Streckenabschnitt Neufahrn i. Nb. – Ergoldsbach“ und den bisher genehmigten oder beantragten Änderungen und Ergänzungen sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten, da durch die einzelnen Änderungen meist verschiedene Schutzgüter betroffen sind (Wasser, Landschaftsbild, Ausgleichsmaßnahmen) und in allen Fällen entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung greifen. Auch die Berücksichtigung des Baus der LA 25 führt hier zu keinem anderen Ergebnis (§ 3c Satz 5 in Verbindung mit § 3b Abs. 2 Satz 1 und 2 und Absatz 3 UVPG).

Eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung ist daher auch aus dieser Sicht nicht erforderlich.

2.3 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.3.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Leistungsfähige und sichere Straßen sind ein erklärtes Ziel der Landesentwicklung. ~~Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist die B 15n als eine Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung enthalten.~~

Die geplante Maßnahme entspricht den Grundsätzen und Zielen des LEP im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung und Stärkung des Raums durch Abbau von infrastrukturellen Engpässen.

Durch die neue Anschlussstelle LA 25 in Verbindung mit dem Neubau der Zubringerstraße LA 25 wird die Verkehrsanbindung dieser Region spürbar verbessert und Ortsdurchfahrten mit direkt angrenzender Wohnbebauung entlastet.

2.3.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Mit einer zusätzlichen Anschlussstelle südlich von Neufahrn bei Bau-km 33,525 wird im Raum Neufahrn / Ergoldsbach die Möglichkeit einer direkten Verbindung zur B 15n geschaffen und werden damit Teile der Ortsdurchfahrt von Neufahrn und die Ortsdurchfahrt von Ergoldsbach mit einer Gesamtlänge von 5,9 km zusätzlich entlastet, da der Ziel- und Quellverkehr jeweils auf kürzestem Wege zur B 15n geführt werden kann.

Mit der zusätzlichen Anschlussstelle wird insbesondere auch die von Neufahrn zur Anschlussstelle Neufahrn verlaufende Staatsstraße (St 2142) und dabei die Ortsdurchfahrt Asenkofen erheblich entlastet.

Gemäß "Verkehrsuntersuchung Neufahrn in Niederbayern - Anbindung an die B 15 neu" durch Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2004 (mit Aktualisierung vom Juni 2014) wird festgestellt, dass nach Verkehrsfreigabe der B 15n – ohne die zusätzliche Anschlussstelle LA 25 – für den Prognosehorizont 2030 mit einer Verdreifachung des Verkehrs bis ca. 11.300 Kfz/Tag auf der Rottenburger Straße (St 2142) zu rechnen wäre.

Erschwerend kommt hinzu, dass der starke Schwerlastverkehr aus den südlich von Neufahrn an der B 15 gelegenen Baustoffwerken künftig in erheblichem Umfang über die Rottenburger Straße zur B 15n fahren bzw. von dort kommen würde. Dabei handelt es sich um täglich mind. 200 schwere LKW, die dann die B 15n Richtung Regensburg benutzen werden.

Mit der zusätzlichen Anschlussstelle wird so die Ortsdurchfahrt von Neufahrn ebenfalls vom Schwerverkehr deutlich entlastet.

2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Gemäß dem Verkehrsgutachten von 2004 mit Aktualisierung 2014 ist für das Prognosejahr 2030 die Kreisstraße LA 25 von der B 15 alt zum Anschluss an die B 15n mit einer DTV von 4.400 Kfz/Tag belastet. Die Hauptzielrichtung von ca. 67 % des Verkehrs ist in südliche Richtung von und zur A 92 bei Landshut und 33 % nach Norden Richtung Regensburg.

Von den 4.400 Kfz/Tag benutzen 2/3 die B 15n in Richtung Süden (3.000 Kfz/Tag) und 1/3 die B 15n in Richtung Norden (1.400 Kfz/Tag). Durch die zusätzliche Anschlussstelle wird die St 2142 (Rottenburger Straße) um 2.600 bis 3.000 Kfz/Tag weniger belastet.

Der Schwerverkehr der Baustoffwerke kann zumindest teilweise aus der Ortsdurchfahrt Neufahrn und vollständig aus der Ortsdurchfahrt Ergoldsbach herausgehalten werden (zusätzliche Entlastung der B 15 in Ergoldsbach um 400 bis 700 Kfz/Tag).

Insgesamt betrachtet kann durch die zusätzliche Anschlussstelle eine wesentliche Verbesserung der gebietlichen Erschließung sowie eine Entlastung des vorhandenen Straßennetzes durch Aufnahme von Fernverkehren erreicht werden.

2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

2.4.1 Lärm- und Abgassituation

Durch den Neubau der Anschlussstelle LA 25 in Verbindung mit dem Neubau der Zubringerstraße LA 25 durch den Landkreis Landshut wird die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in diesem Bereich verbessert und der Verkehr verstetigt. Durch die Verstetigungen der Verkehrsströme wird eine Verbesserung der Abgassituation erwartet.

Im Bereich der Planungsmaßnahme führen die betroffenen Hauptverkehrsstraßen mit ca. 1,5 km in ausreichender Entfernung von einer Wohnbebauung, so dass hier keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden müssen.

Ebenfalls tritt eine Verbesserung der Lärmsituation durch die Verringerung des Verkehrs in den Teilbereichen der Ortsdurchfahrten von Neufahrn und Ergoldsbach ein.

2.4.2 Gewässerschutz

Durch den Neubau der Anschlussstelle LA 25 werden zusätzliche Flächen versiegelt. Es ist beabsichtigt, das anfallende Niederschlagswasser in den einzelnen Abschnitten flächig über Bankett-, Dammbereich und Dammschultern zu führen und breitflächig über bewachsene Bodenzonen zu versickern.

3 VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE

3.1 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet liegt im Hauptnaturraum „Donau-Isar-Hügelland“ (062). Die flachwellige Landschaft wird in diesem Bereich von einzelnen Wäldern gegliedert. Die wichtigsten Merkmale des betroffenen Landschaftsraumes sind im Hinblick auf ihre Funktion und ihr Zusammenwirken nachfolgend dargestellt.

Naturraum	062 Donau-Isar-Hügelland
naturräumliche Untereinheit	062 C Laaber-Hügelland
Geologie	- Sedimente der Oberen Süßwassermolasse: Schotter, Kiese und Sande wechselnder Mächtigkeit, - Bedeckung mit feinkörnigen Sedimenten wie Schluffe, Mergel und Tone
Morphologie	- relativ einheitliches Hügelland mit Höhen von 399 m bis ca. 470m ü. NN.

Böden	<ul style="list-style-type: none"> - auf westexponierten Hängen und auf den Kuppen: flach- bis mittelgründige Braunerden - auf flachen ostexponierten Hängen: Löss bzw. Lösslehm - über Ton- und Mergellagen: zweischichtige Braunerden, Podsol-Braunerden und Rendzinen - bei anstehendem Schichtwasser in Hanglage: Gleye - vernässte Böden in den Talbereichen
Wasser	Fließgewässer: kleinere, periodisch Wasser führende Gräben, Hauptvorfluter: Ergoldsbacher Bach (Goldbach)
Klima	<ul style="list-style-type: none"> - ländlich geprägtes Gebiet ohne starke lufthygienische Belastungen, landwirtschaftliche Fluren als Kaltluftentstehungsgebiete, Wälder als Reinluftentstehungsgebiete, Geländerinnen als Luftabflussbahnen
Pot. Nat. Vegetation	<ul style="list-style-type: none"> - Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald im Hügelland - Erlen-Eschen-Auwald in der Talau
Reale Vegetation	<ul style="list-style-type: none"> - überwiegend bestimmt durch Nutzungen: Ackerbau mit dazwischenliegenden Feldgehölzen, kleinen Ranken, Heckenrelikten, Brachen und Einzelbäumen. - Laum(misch)wald und –forst, Nadel(misch)wald und –forst, meist forstwirtschaftlich intensiv genutzt, - Kleinflächige Hochstaudensäume und Röhrichte an quelligen Standorten.
Nutzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Ackerbau (Hauptnutzung) - Forstwirtschaft (Nadelwald, Laubmischwald) - wenig Grünland abschnittsweise entlang der Waldränder
Siedlungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> - Hauptort Neufahrn mit Industriegebiet im Süden - Kleinere Ortschaften Gämelkofen, Asenkofen (Gemeinde Neufahrn), Iffelkofen (Markt Ergoldsbach)
Freizeit- und Erholungseinrichtungen	Im Umgriff der geplanten Anschlussstelle nicht vorhanden
Verkehrsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> - B 15 Regensburg - Landshut - B 15n zwischen Neufahrn i.Nb. und Ergoldsbach - Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen und öffentliche Feld- und Waldwege
Kulturgeschichtlich bedeutsame Objekte	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Baudenkmäler nach dem DSchG im Umgriff der geplanten Anschlussstelle und der LA 25 - Bodendenkmäler sind im Baufeld nicht bekannt. Sie sind entfernter südlich von Gämelkofen, Asenkofen und Neufahrn zu erwarten.
Vorbelastungen	<ul style="list-style-type: none"> - Industriegebiet im Süden Neufahrns - Beeinträchtigung für Landschaftsbild, Lebensräume von Tieren und Pflanzen, Boden, Wasser, Kleinklima - intensive Landwirtschaft - Ausräumung der Landschaft und Stoffeinträge in Fließgewässer durch intensive landwirtschaftliche Nutzung führte zur Verkleinerungen und Isolierung der naturnahen Biotopbestände - Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Verkehr auf der B 15 und zukünftig auch auf der B15n - Das Landschaftsbild wird durch die Hochspannungsleitungen, die das Plangebiet in Nord-Südrichtung durchziehen, beeinträchtigt.
Entwicklungstendenzen der Nutzungen	Die nachhaltigste, derzeit absehbare Veränderung wird durch den Bau der B 15n hervorgerufen.

Eine ausführliche Beschreibung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum erfolgt in Unterlage 9.1.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Variantenübersicht

Im Zuge der Voruntersuchung wurden als erster Schritt verschiedene Ansatzpunkte einer Anschlussstelle an der B 15n mit dem Neubau einer Zubringerstraße auf verschiedenen Trassen und Anschluss an die B 15 alt untersucht. Insgesamt wurden 4 verschiedene Lösungen untersucht.

Es besteht eine Abhängigkeit zwischen der Lage der Anschlussstelle und der Trassierung der Kreisstraße.

Die dargestellten quantifizierbaren Merkmale beziehen sich jeweils auf die Anschlussstelle einschließlich der Kreisstraße LA 25 bis zur B 15 alt. Für die Gestaltung der Anschlussstelle selbst gibt es ebenfalls mehrere Varianten (3.5 bis 3.7).

Die Massenansätze für die Anschlussstelle selbst sind in der vergleichenden Tabelle unter Punkt 3.4 nicht berücksichtigt. Diese werden in der weiteren Variantenuntersuchung der Anschlussvarianten unter Punkt 3.5 berücksichtigt.



Übersicht Varianten 1, 2a, 2b und 3 - Anschlussstelle B 15n mit Zubringer zur B 15 alt

3.2.2 Variante 1 (Planlösung)

Bei dieser Variante wird die bestehende Einmündung einer bereits vorhandenen Straße (Industriestraße) in die B 15 alt als Anfangspunkt aufgenommen und das bereits ausgebaute Teilstück der Industriestraße auf ca. 400 m berücksichtigt.

Weiter folgt die Trasse von Ost nach West zum Teil auf und zum Teil parallel zum bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg bis zum Anschlusspunkt bei ca. Bau-km 33 + 525 der B 15n.

Die Länge der Zubringerstraße beträgt hier ca. 1.600 m, wobei ein Teilstück der Industriestraße von ca. 400 m bereits ausgebaut ist und nur noch verbreitert werden muss.

In der Längsentwicklung verläuft die Zubringerstraße annähernd gleichlaufend mit einer Steigung von 3,5 bis 4 % zur Anschlussstelle, die sich im Bereich des Geländehochpunkts befindet. Die maximale Steigung beträgt 4,0 %. Die resultierenden maximalen Dammhöhen betragen 4 m. Es sind für den Bau der Zubringerstraße Erdbewegungen von 30.000 m³ Auftragsmassen und 3.500 m³ Abtragsmassen erforderlich.

Der Grundbedarf für die Variante 1 beträgt 5,1 ha. Es werden einschließlich der Anschlussstelle Waldflächen in Höhe von 1,1 ha, Ackerflächen in Höhe von 3,2 ha und bestehende Straßen und Wege in Höhe von 0,8 ha überbaut.

Für die Anschlussstelle selbst wird ein Brückenbauwerk erforderlich.



Variante 1

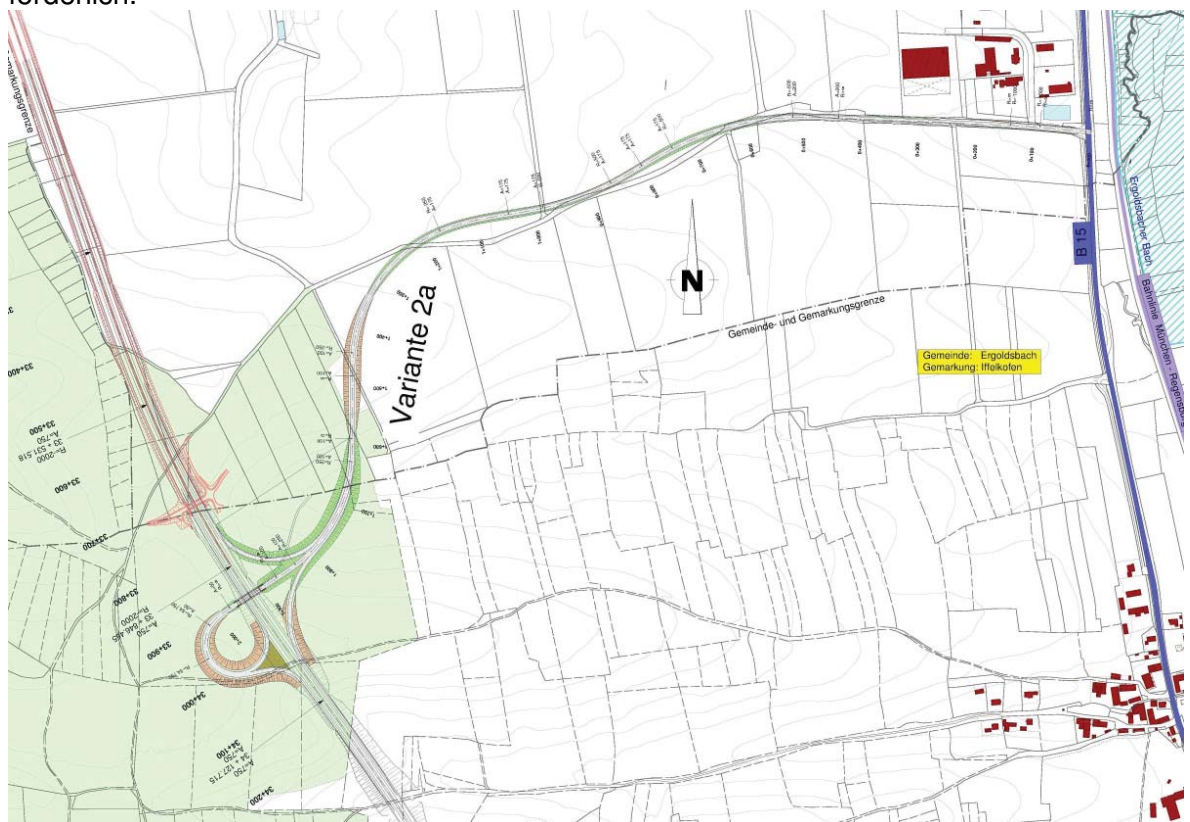
3.2.3 Variante 2 a

Die Variante 2 a nutzt analog zur Variante 1 die bestehende Einmündung zur Industriestraße. Die Trasse verläuft auf dem bereits ausgebauten 400 m langen Straßenstück der Industriestraße mit der höhengleichen Einmündung in die B 15 alt. Von dort führt sie ca. 700 m in westliche Richtung parallel zum bestehenden öFW und schwenkt anschließend kurz vor der bestehenden Waldfläche mit einem Bogen nach Süden und schließt mit einer Anschlussstelle bei Bau-km 33 + 960 an die B 15n an.

Von der B 15 alt bis zur Abschwenkung nach Süden kurz vor dem Bereich der Waldfläche steigt die Gradiente mit einer Neigung von ca. 4,0 % gleichmäßig an. Mit Verlassen des Korridors des bestehenden öFW wird die Variante durch bewegtes Gelände geführt, nach einer Zwischensenke wird hier eine kurze Steigung von 8 % bis zum neuen Anschlusspunkt an die B 15n erforderlich.

Die Länge der Zubringerstraße beträgt ca. 1.900 m, die maximale Steigung beträgt 8,0 %. Aufgrund des bewegten Geländes entstehen hier Abschnitte mit maximaler Dammhöhe von 9 m und maximaler Einschnittstiefe von 5,5 m.

Insgesamt werden 53.000 m³ Auftragsmassen und 20.000 m³ Abtragsmassen erforderlich. Der Grundbedarf beträgt 6,1 ha. Es werden 2,9 ha Waldflächen, 2,3 ha Ackerflächen und 0,9 ha bestehende Wege überbaut. Für die Anschlussstelle wird ein Brückenbauwerk erforderlich.



Variante 2a

3.2.4 Variante 2 b

Die Variante 2 b beginnt ca. 600 m südlich der Einmündung der Industriestraße in die B 15 alt. An diesem Punkt ist derzeit ein höhengleicher Anschluss eines öFW vorhanden. Der Knotenpunkt müsste entsprechend der Erfordernisse der neuen Straße ausgebaut werden.

Von der B 15 alt verläuft die Variante 2 b geradlinig von Ost nach West im Korridor eines bestehenden Feldweges, bis sie an der Grenze zur bestehenden Waldfläche in südwestliche Richtung zum Anschlusspunkt an die B 15n bei Bau-km 33 + 900 verschwenkt. Von der B 15 alt bis kurz vor Erreichen der Waldfläche verläuft die Straße mit einer geradlinigen Längsentwicklung von ca. 2,5 % Steigung. Ab Erreichen der Waldfläche ist bis zur Anschlussstelle selbst eine Erhöhung der Steigung auf 8 % erforderlich, um die Anschlussstelle zur B 15n ausbilden zu können.

Die Länge der Zubringerstraße beträgt ca. 1.500 m, die maximale Steigung beträgt 8,0 %. Im Bereich der bewaldeten Höhenkuppe entstehen hier maximale Dämme mit einer Höhe von knapp unter 8 m, es werden 51.000 m³ Auftragsmassen und 4.000 m³ Abtragsmassen erforderlich.

Der Grundbedarf bei dieser Variante beträgt 5,6 ha. Es wird eine Überbauung von 3,0 ha Waldflächen, 2,2 ha Ackerflächen und 0,4 ha bestehender Wege erforderlich.

Für die Anschlussstelle wird ebenfalls ein Brückenbauwerk erforderlich.



Variante 2b

3.2.5 Variante 3

Beginn der Variante 3 ist analog zur Variante ~~2 a/b~~ ^{2 b} an der bestehenden höhengleichen Einmündung eines öFW an der B 15 alt ca. ~~500~~ ⁶⁰⁰ m südlich der Einmündung der Industriestraße. Die Variante 3 verläuft ca. 600 m in westliche Richtung und schwenkt dann in einem Bogen in südwestlicher Richtung weiter bis zum Anschlusspunkt an der B 15n bei Bau-km 34 + 280.

In der Längsentwicklung beginnt die Gradiente mit einer gleichmäßigen Steigung von 2,5 %, ab dem Abschnenken in südöstliche Richtung wird eine Erhöhung der Steigung auf 6,5 % erforderlich. Im Anschlussbereich selbst beträgt die Steigung nur noch 1,5 %. Hier liegt die B 15n aber bereits in einem Dammabschnitt, demzufolge sind für den Bau der Anschlussstelle erhebliche Auffüllmassen erforderlich.

Die Länge beträgt insgesamt 1.500 m, die maximale Steigung beträgt 6,5 %. Es entstehen resultierende Abschnitte mit maximaler Dammhöhe von 19 m und Abschnitte mit maximaler Einschnittstiefe von 4,0 m. Bei den Erdbewegungen werden insgesamt 115.000 m³ Auftragsmassen und ca. 16.000 m³ Abtragsmassen erforderlich.

Der Grundbedarf beträgt 5,9 ha. Waldflächen werden mit 0,9 ha, Ackerflächen mit 4,6 ha und bestehende Wege mit ca. 0,4 ha überbaut.

Für die Anschlussstelle selbst werden 3 neue Brückenbauwerke erforderlich.



Variante 3

3.3 Beurteilung der Varianten

Bei einer Gegenüberstellung der Varianten 1, 2a, 2b und 3 kann folgende Aussage getroffen werden:

Am günstigsten erscheint die Variante 1, da sie in gesamter Länge von der B 15 alt bis zur B 15n ausschließlich im Bereich bestehender öffentlicher Straßen und Wege verläuft und somit nur Flächenanschneidungen statt Flächendurchschneidungen zur Folge hat.

Ebenfalls ist die Verlängerung der bestehenden Industriestraße hinsichtlich der Höhenentwicklung mit Abstand die beste Linie. Bei einem Abschwenken der Zuführung von der B 15 alt zur B 15n nach Süden Richtung Ergoldsbach werden die erforderlichen Steigungen immer größer und erreichen bei den Varianten 2 a und 2 b sogar die zulässigen Maximalwerte.

Auch bei der Massenbilanz ist festzustellen, dass die Variante 1 diejenige Variante ist, die sich dem Gelände am besten angleicht.

Besonders sticht hervor, dass der südlichste Anschluss der Variante 3 wegen der vorhandenen Geländesenke erhebliche Erdbewegungen zur Folge hätte.

Von der Längenentwicklung der Zubringerstraße sind die Varianten in etwa gleich zu bewerten, eine größere Mehrlänge ist nur bei der Variante 2 a auffällig.

Beim Grundverbrauch ist festzustellen, je südlicher sich die Zuführung von der B 15 alt zur B 15n befindet, desto mehr Flächen werden für die Trasse erforderlich.

Der Anschlusspunkt der Varianten 2 a und 2 b liegt im Waldgebiet, so dass hier mit Abstand der meiste Waldverbrauch zu verzeichnen ist. Die überbauten Waldflächen der Anschlusspunkte der Varianten 1 und 3 sind annähernd gleich groß.

Ebenfalls wie beim Grunderwerb wird die Zuführung stetig kostenintensiver, je weiter der Anschluss der B 15n einschließlich der Zubringerstraße nach Süden ausgeführt werden soll.

3.4 Gewählte Lösung

Die Variante für eine optimale Lage des Anschlusspunktes und einer neu zu bauenden Zubringerstraße von der B 15 alt zur B 15n ist unter Abwägung aller Belange die Variante 1. Die Variante 1 vereinigt die meisten Vorteile. Neben der aufgrund der Trassierungsparameter verkehrssichersten Lösung und der angepassten Lage im Gelände werden hier die wenigsten Erdbewegungen erforderlich.

Der Grunderwerb reduziert sich auf Flächenanschneidungen, Flächendurchschneidungen sind nur im Bereich der Anschlussstelle selbst in geringem Maße erforderlich.

Die Überbauung von landwirtschaftlich genutzten Flächen ist hier ebenfalls wesentlich geringer als bei den anderen Varianten. Neben der Variante 3 stellt sich bei der Bewertung der überbauten Waldfläche die Variante 1 als gleichwertige Lösung dar.

Bei der Variante 1 sind die zu erwartenden Baukosten am geringsten. Aus diesen Gründen handelt es sich bei der Variante 1 um die wirtschaftlichste und zielführendste Lösung für die Lage der Anschlussstelle und Zuführung zur B 15 alt.

Die Varianten 2 a und 2 b haben ihre größten Defizite in der Längsentwicklung der Achse, mit Erzielung der größten Steigungswerte sowie dem größten Flächenverbrauch, bei dem hier die zahlreichen Flächendurchschneidungen zu erwähnen sind und die weitaus größte Überbauung von Waldflächen.

Die Variante 3 hat aufgrund der topographischen Lage der Anschlussstelle an die B 15n die bei weitem größten Erdbewegungen zur Folge. Aus diesem Grund und wegen der Erforderlichkeit von 2 weiteren Brückenbauwerken im Bereich der Anschlussstelle selbst ist hier der Kostenaufwand zur Realisierung bei weitem am höchsten.

Hinsichtlich der Umweltverträglichkeit ist die Variante 1 die Lösung, die aufgrund der angepassten Lage im Gelände und der geringsten Betroffenheiten von Wald die wenigsten Eingriffe in den Bestand voraussetzt und sich somit als umweltverträglichste Lösung darstellt.

In der nachfolgenden Tabelle werden die wesentlichen Unterschiede der Varianten vergleichend dargestellt. Bei den jeweiligen Massenansätzen ist die Anschlussstelle nicht berücksichtigt. Die Variantenuntersuchung der Anschlussstelle erfolgt unter Punkt 3.5.

	Variante 1	Variante 2 a	Variante 2 b	Variante 3
Länge	1.700 m	1.900 m	1.500 m	1.500 m
(davon Neubau)	(1.300 m)	(1.900 m)	(1.500 m)	(1.500 m)
max. Steigung	4,2 %	8,0 %	8,0 %	6,5 %
Auftrag	30.000 m ³	53.000 m ³	51.000 m ³	115.000 m ³
Abtrag	3.500 m ³	20.000 m ³	3.500 m ³	16.000 m ³
Asphaltflächen	12.000 m ²	13.500 m ²	11.500 m ²	11.500 m ²
Grunderwerb	4,2 ha	5,2 ha	5,2 ha	5,5 ha
überbaute Waldflächen	1,1 ha	2,9 ha	3,0 ha	0,9 ha
Kostenaufwand ohne Anschlussstelle	100 %	151 %	145 %	202 %

3.5 Beschreibung der untersuchten Varianten der Knotenpunktssysteme für die Anschlussstelle an die B 15n

Im Zuge der weiteren Untersuchung wurden verschiedene Anschlussvarianten für die Ausführung der Anschlussstelle untersucht. Nachfolgend werden insgesamt 6 Varianten für den Anschluss an die B 15n dargestellt.

3.5.1 Anschlussvariante 1: Links liegende Trompete

Bei einer Anschlussvariante in Trompetenform handelt es sich um die Regellösung für 3-armige teilplanfreie Knotenpunkte ~~gemäß RAA~~. Die in der Anschlussvariante 1 links liegende Trompete entspricht der optimalen Lösung für die vorliegenden Hauptverkehrsströme, die mit ca. 70 % nach Süden und 30 % nach Norden ausgerichtet sind.

Mit der Führung der B 15n in Einschnittslage kann die vorhandene Geländekuppe ausgenutzt werden, so dass hier bei den entstehenden Rampen eine maximale Steigung von 3,5 bis 4 % erzielt werden kann.

Die Abfahrtsrampe von der B 15n aus Süden kommend in Richtung B 15 alt bzw. die Einfahrtsrampe von der Zubringerstraße zur B 15n nach Norden können als Tangentialrampe ausgebildet werden.

Für diese Lösung sind Erdbewegungen im Auftrag von 26.500 m³ und Erdabtrag von 14.500 m³ erforderlich.

Der Grundbedarf für die Anschlussstelle beträgt 2,9 ha, wobei eine Überbauung von Waldflächen von 1,1 ha und eine Überbauung von Acker- und Wiesenflächen von 0,9 ha erforderlich wird.

Es ist ein Brückenbauwerk über die B 15n erforderlich. Der Mindestknotenpunktstand von 1.100 m zur Anschlussstelle Neufahrn ist eingehalten.



Anschlussvariante 2: Rechts liegende Trompete

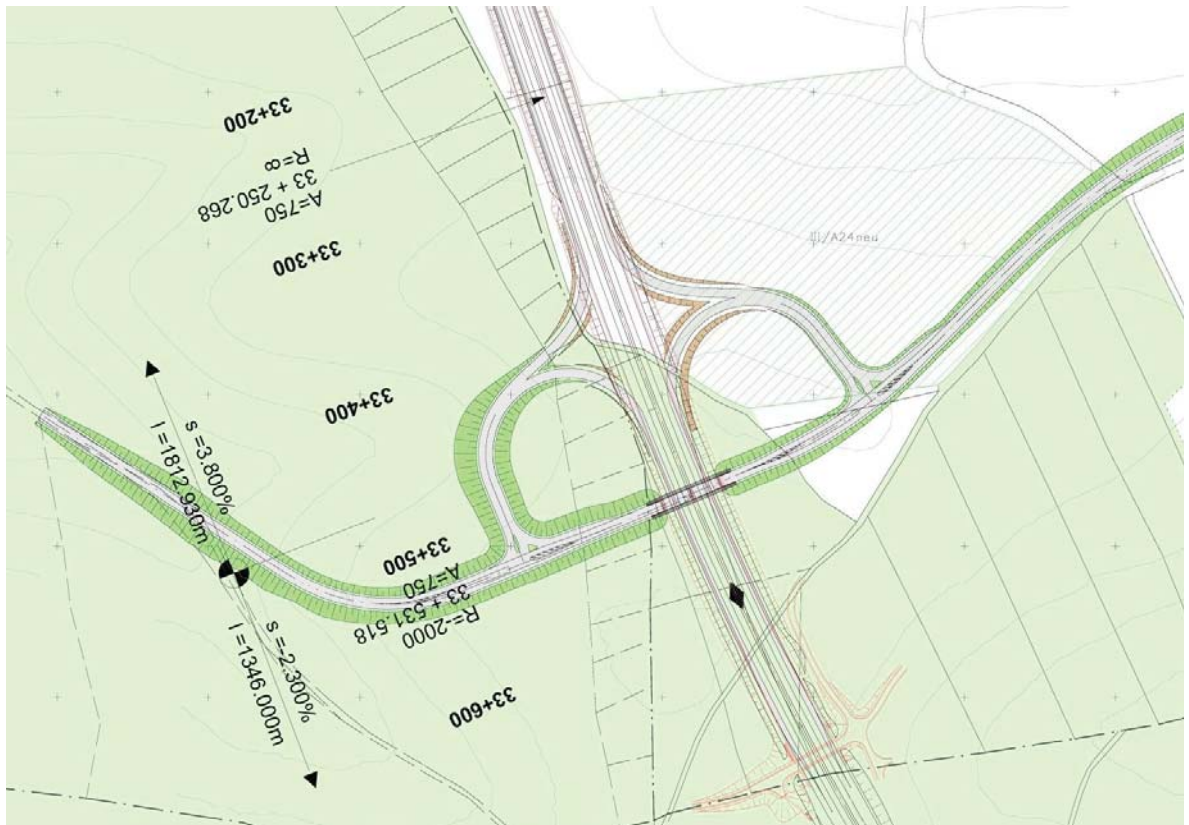
3.5.3 Anschlussvariante 3: Symmetrisches halbes Kleeblatt

Bei dieser Anschlussvariante wurde die Zubringerstraße der LA 25 weiter in Richtung Westen verlängert und bindet an einen bestehenden öffentlichen Waldweg an.

Die Anschlussrampen liegen beidseits nördlich der Querung mit der B 15n, um so die erforderliche Überbauung von Waldflächen zu minimieren.

Es werden hier deutlich mehr Erdbewegungen erforderlich. Auch ist der Grundbedarf und die Überbauung von Waldflächen hier größer als bei den vorher untersuchten Anschlussvarianten.

Das Brückenbauwerk gestaltet sich analog zu den Anschlussvarianten 1 und 2. Der Mindestknotenpunktstand zur Anschlussstelle Neufahrn ist bei dieser Variante nicht eingehalten.

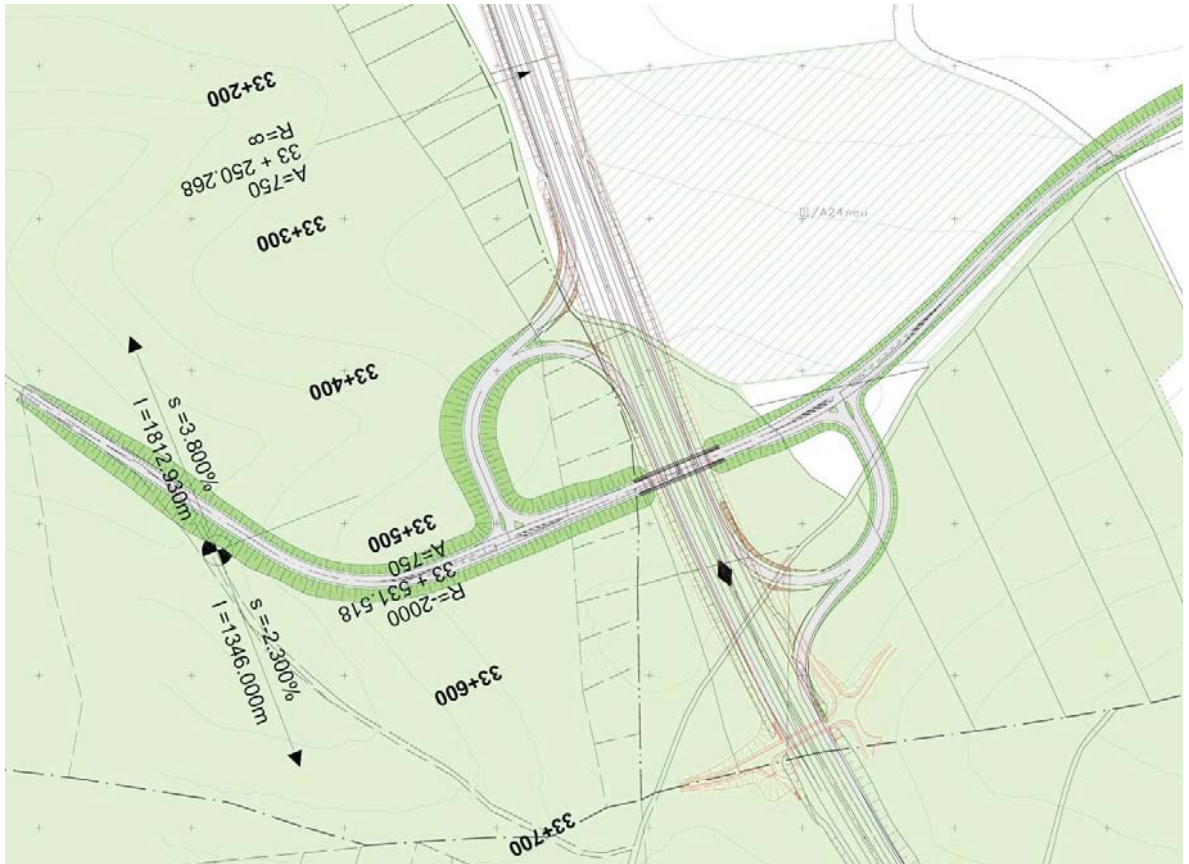


Anschlussvariante 3: Symmetrisches halbes Kleeblatt

3.5.4 Anschlussvariante 4: Diagonales halbes Kleeblatt

Bei dieser Lösung wurde aus der Variante 3 eine mögliche weitere Variante entwickelt, die sich an die Verkehrsbeziehungen anpasst, so dass die Hauptverkehre in Richtung Süden möglichst reibungslos der B 15n zu- bzw. abfahren können.

Die Trassierungswerte und die Werte für die erforderlichen Erdbewegungen entsprechen in etwa den der Anschlussvariante 3. Gleiches gilt für das erforderliche Brückenbauwerk. Auch bei dieser Variante ist der Mindestknotenpunktstand zur Anschlussstelle Neufahrn nicht eingehalten. Für die Hauptverkehre besteht hier sogar jeweils Wartepflicht.



Anschlussvariante 4: Diagonales halbes Kleeblatt

3.5.5 Anschlussvariante 5: Diagonales halbes Kleeblatt

Hier wurden im Gegensatz zur Anschlussvariante 4 die Anschlussrampen in ihrer Quadrantenlage vertauscht. Auch diese Lösung bringt keine Vorteile für den Anschlussknoten. Für die Hauptverkehre besteht hier sogar jeweils Wartepflicht.

Der Mindestknotenpunktabstand zur Anschlussstelle Neufahrn wird ebenfalls nicht eingehalten.



Anschlussvariante 5: Diagonales halbes Kleeblatt

3.5.6 Anschlussvariante 6: Links liegende Trompete (Unterführung)

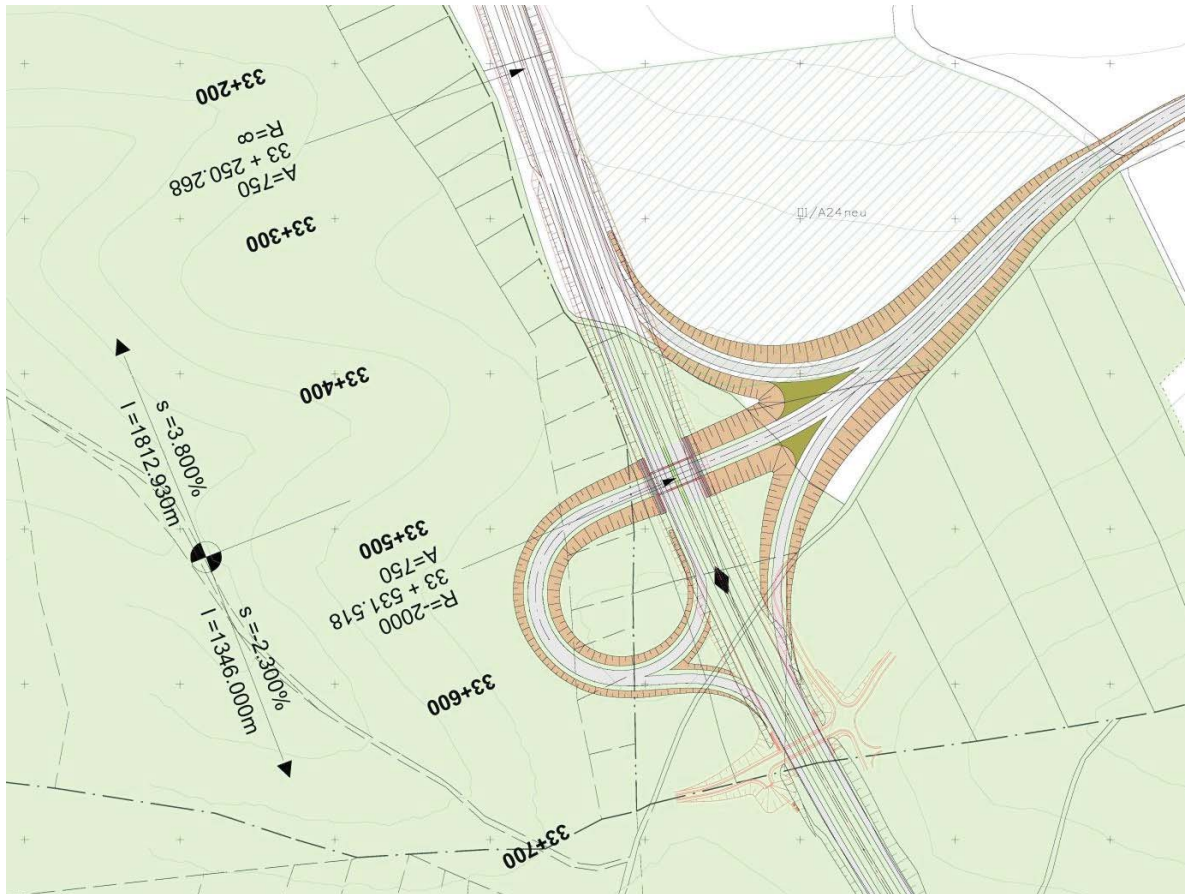
Nach Untersuchung der Varianten 1 bis 5 lässt sich feststellen, dass nur die links liegende Trompete den erforderlichen Mindestknotenpunktabstand zur Anschlussstelle Neufahrn einhält und daher als einzige Anschlussvariante realisierbar ist.

Um hier eventuelle Optimierungen in Bezug auf Erdbau zu erhalten, wurde mit der Anschlussvariante 6 untersucht, die Verlängerung der Zubringerstraße mit einer Unterführung unter der B 15n zu führen.

Es ist festzustellen, dass sich die resultierenden Längsneigungen nahezu verdoppeln und große Einschnitte erforderlich werden. Die Erdbewegungen, vor allem die Abtragsmassen mit 146.000 m³ zeigen, dass diese Lösung im Gegensatz zur Anschlussvariante 1 aus wirtschaftlicher Sicht schlechter zu bewerten ist.

Der Grundbedarf für die Anschlussstelle beträgt 3,9 ha, wobei eine Überbauung von Waldflächen von 2,2 ha und eine Überbauung von Acker- und Wiesenflächen von 1,7 ha erforderlich wird. Diese Werte liegen alle über denen der Anschlussvariante 1.

Anstatt eines Überführungsbauwerks ist hier ein Unterführungsbauwerk erforderlich, das aufgrund der größeren Bauwerksfläche kostenintensiver ist als ein Überführungsbauwerk. Der Mindestknotenpunktabstand zur Anschlussstelle Neufahrn ist eingehalten.



Anschlussvariante 6: Links liegende Trompete als Unterführung

3.6 Beurteilung der Anschlussvarianten

Bei der Gegenüberstellung der einzelnen Untersuchungskriterien der Anschlussvarianten 1 bis 6 ist festzustellen, dass die Varianten 2 bis 5 den Mindestknotenpunktabstand zur nächstgelegenen Anschlussstelle Neufahrn im Norden nicht einhalten können. Somit verbleiben die Varianten 1 und 6 als realisierbare Anschlusslösungen.

Hierbei stellt sich die Variante 1 als links liegende Trompete mit höhenfreier Querung mittels Brückenbauwerk über die B 15n als wesentlich günstigere Lösung hinsichtlich Erdbebewegung, überbauter Flächen, insbesondere überbaute Waldflächen und somit auch Kostenaufwendungen dar.

Die technischen Trassierungswerte des Anschlusspunktes stellen sich günstiger als bei allen anderen untersuchten Varianten dar.

Die Varianten 1 – 6 mit den wesentlichen Unterschieden sind in folgender Tabelle vergleichend dargestellt:

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5	Variante 6
Rampenlängen	1.150 m	1.120 m	1.400 m	1.400 m	1.400 m	1.150 m
max. s	+ 3,5 % - 4,0 %	+ 5,0 % - 5,5 %	3,5 % (10 %)	3,5 % (10 %)	3,5 % (10 %)	+ 6,0 % - 5,3 %
Auftrag	26.500 m ³	48.500 m ³	70.000 m ³	70.000 m ³	70.000 m ³	2.000 m ³
Abtrag	14.500 m ³	10.500 m ³	13.000 m ³	13.000 m ³	13.000 m ³	146.000 m ³
Asphaltflächen	13.300 m ²	13.100 m ²	14.850 m ²	14.900 m ²	14.850 m ²	13.350 m ²
Grunderwerb	2,9 ha	3,0 ha	4,2 ha	4,3 ha	4,2 ha	3,9 ha
überbaute Waldflächen	1,1 ha	2,0 ha	2,3 ha	2,8 ha	2,3 ha	2,2 ha
Kostenver- gleich An- schlussstelle	100 %	113 %	130 %	138 %	129 %	153 %
Mindestknoten- punktsabstand	eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten

3.7 Gewählte Anschlussvariante

Der Neubau der Anschlussstelle LA 25 an die B 15n als links liegende Trompete mit höhenfreier Querung der B 15n mittels eines Überführungsbauwerks stellt die nach Abwägung sämtlicher entscheidungserheblicher Merkmale günstigste Lösung dar.

Die neue Anschlussstelle wird mit über 70 % von Fahrzeugen mit Zielrichtung von und nach Süden genutzt. Für die Haupteckströme stellt die vorliegende Planung die Regellösung gemäß RAA dar.

Der Abstand zur nächsten Anschlussstelle Neufahrn liegt knapp über den Mindestwerten für den effektiven Knotenpunktabstand E von 1.100 m gemäß Tabelle 20 der RAA. Somit ist eine normgerechte Ausführung der hinweisenden und verkehrsregelnden Beschilderung sichergestellt.

Die Länge der Ein- und Ausfädelstreifen an die B 15n beträgt jeweils 250 m. Die Tangentialrampe Südost in Richtung Zubringerstraße wird mit einer Einfädelspur mit einer Länge von 150 m in die Verlängerung der LA 25 in Richtung B 15 alt geführt. Die Tangentialrampe Nordost wird mit einer offenen Einleitung in Richtung B 15n nach Norden ausgeführt.

Zusammenfassend stellt die vorliegende Planung die günstigste Lösung dar. Sie ist von ihrer Ausführung richtlinienkonform und stellt die Regellösung einer dreiarmligen Anschlussstelle dar. Der Anschlussknoten ist verkehrssicher und leistungsfähig.

Durch die für den Anschluss günstige Topographie werden die Kosten für den Grunderwerb und für den Bau minimiert.

Ebenfalls werden die Eingriffe in die Landschaft, hier vor allen Dingen die Überbauung von bestehenden Waldflächen, minimiert und stellt daher die umweltverträglichste Lösung dar.

3.8 Aussagen Dritter

Das Ausbauvorhaben wurde dem Landkreis Landshut und der Gemeinde Neufahrn vorgestellt. Die Gemeinderäte sowie Vertreter des Landkreises befürworten die vorgelegte Planung ausdrücklich.

Vorgespräche mit der Unteren Naturschutzbehörde wurden geführt. Soweit die überbauten Waldflächen ortsnah ausgeglichen werden, bestehen seitens der Unteren Naturschutzbehörde keine Einwendungen. Es werden jedoch weitere Maßnahmen zur landschaftlichen Einbindung des Straßenkörpers gefordert.

Die Wasserwirtschaftsverwaltung begrüßt die breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers über Bankett und Dammschulter und spricht sich nicht gegen das Vorhaben aus.

4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME

4.1 Linienführung

4.1.1 Linienführung im Lageplan

4.1.1.1 Anschlussstelle Neufahrn-Süd

B 15n

Die Trassierung der B 15n ist durch bestehende Planfeststellungsbeschlüsse festgelegt. Im Zuge der Planung der neuen Anschlussstelle ergeben sich für die B 15n keine Veränderungen in Lage und Höhe.

Tangentialrampe Süd-Ost

Die geplante Tangentialrampe der B 15n zur geplanten LA 25 entspricht gemäß der RAA der Rampengruppe II (Anschlussstellen). Die Rampe stellt gemäß RAA, Bild 52 eine direkte Rampe dar. Als Rampengeschwindigkeit wird $V = 40 \text{ km/h}$ gewählt.

Im Folgenden werden die ungünstigsten Werte der Trassierungselemente der Rampe den minimalen bzw. maximalen Werten der RAA gegenübergestellt.

	Ungünstigster Planungswert	Grenzwert der RAA
min R [m]	120	50
max s / min s [%]	+ 6; - 3,5	+ 6 ; - 7
min Hk [m]	1.500	1.500
min Hw [m]	750	750
max q [%]	2,5	6,0

Zwangspunkte für die Linienführung in Grund- und Aufriss:

- bestehende B 15n

Tangentialrampe Nord-Ost

Die geplante Tangentialrampe der geplanten LA 25 zur B 15n entspricht gemäß der RAA der Rampengruppe II (Anschlussstellen). Die Rampe stellt gemäß RAA, Bild 52 eine direkte Rampe dar. Als Rampengeschwindigkeit wird $V = 40 \text{ km/h}$ gewählt.

Im Folgenden werden die ungünstigsten Werte der Trassierungselemente der Rampe den minimalen bzw. maximalen Werten der RAA gegenübergestellt.

	Ungünstigster Planungswert	Grenzwert der RAA
min R [m]	120	50
max s / min s [%]	+ 3,1; - 6,0	+ 6 ; - 7
min Hk [m]	1.500	1.500
min Hw [m]	750	750
max q [%]	2,5	6,0

Zwangspunkte für die Linienführung in Grund- und Aufriss:

- bestehende B 15n

Tangentialrampe Süd-West

Die geplante Tangentialrampe der geplanten LA 25 zur B 15n entspricht gemäß der RAA der Rampengruppe II (Anschlussstellen). Die Rampe stellt gemäß RAA, Bild 52 eine halbdirekte Rampe dar. Als Rampengeschwindigkeit wird $V = 40 \text{ km/h}$ gewählt.

Im Folgenden werden die ungünstigsten Werte der Trassierungselemente der Rampe den minimalen bzw. maximalen Werten der RAA gegenübergestellt.

	Ungünstigster Planungswert	Grenzwert der RAA
min R [m]	50	50
max s / min s [%]	- 3,5	+ 6 ; - 7
min Hk [m]	-	1.500
min Hw [m]	1.500	750
max q [%]	6,0	6,0

Zwangspunkte für die Linienführung in Grund- und Aufriss:

- bestehende B 15n

Schleifenrampe Süd-West

Die geplante Schleifenrampe der geplanten LA 25 zur B 15n entspricht gemäß der RAA der Rampengruppe II (Anschlussstellen). Die Rampe stellt gemäß RAA, Bild 52 eine halbdirekte Rampe dar. Als Rampengeschwindigkeit wird $V = 40 \text{ km/h}$ gewählt.

Im Folgenden werden die ungünstigsten Werte der Trassierungselemente der Rampe den minimalen bzw. maximalen Werten der RAA gegenübergestellt.

	Ungünstigster Planungswert	Grenzwert der RAA
min R [m]	50	50
max s / min s [%]	+ 3,5	+ 6 ; - 7
min Hk [m]	-	1.500
min Hw [m]	1.500	750
max q [%]	6,0	6,0

Zwangspunkte für die Linienführung in Grund- und Aufriss:

- bestehende B 15n

4.2 Querschnittsgestaltung

Für die bereits planfestgestellte B 15n wird der Regelquerschnitt RQ 26 der RAS-Q 96 beibehalten.

Für die Auf- und Abfahrtsrampen wird aufgrund der Verkehrsbelastung und der Länge der einzelnen Rampenabschnitte die Wahl des Rampenquerschnitts Q 1 für Verbindungsrampen der RAA gewählt. Im Bereich der Zweistreifigkeit mit Gegenverkehrsfahrbahn wird der Rampenquerschnitt Q 4 für Verbindungsrampen der RAA gewählt.

4.2.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die Querschnittseinteilung der B 15n ist bereits mit Planfeststellungsbeschluss festgelegt.

B 15n

4 Randstreifen mit je 0,50 m	2,00 m
4 Fahrstreifen mit je 3,50 m	14,00 m
1 Mittelstreifen	3,00 m
2 Standstreifen mit je 2,00 m	4,00 m

Einfädel- bzw. Ausfädelstreifen B 15n

1 Randstreifen	0,50 m
1 Fahrstreifen	3,50 m

Rampenanschlüsse Q 4

2 Randstreifen mit je 0,25 m	0,50 m
2 Fahrstreifen mit je 3,50 m	7,00 m
1 Trennstreifen	0,50 m
Fahrbahnaufweitung in der Kurve	2,90 m

Auf- und Abfahrtsrampen zur B 15n Q 1

2 Randstreifen mit je 0,75 m	1,50 m
1 Fahrstreifen	4,50 m

4.2.2 Fahrbahnbefestigung

B 15n

Die Ein- und Ausfädelspuren sowie die Anschlussrampen erhalten eine Befestigung aus Asphalt gem. RStO 12.

Untergeordnetes Straßen- und Wegenetz

Die verlegten öFW erhalten gemäß RLW 2005 eine wasserdurchlässige Befestigung.

Die Bereiche mit Steigungen > 8 %, hier vor allem im südlichen Abschnitt der Anschlussstelle, im Bereich des Unterführungsbauwerks K 33/1 unter die B 15n, wird der öFW mit einer Asphaltdecke befestigt.

4.2.3 Böschungsgestaltung

Die Böschungsgestaltung erfolgt mit einer Regelneigung von 1:2. Im Innenbereich der Anschlussflächen werden in Teilbereichen die Randbereiche mit dem Erdaushubmaterial aus den Anschlussrampen aufgefüllt und die Böschungsflächen angeglichen. Durch die Abflachung der Böschungen wird so ein ausgewogener Übergang erzielt.

4.3 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Durch den Bau der Anschlussstelle der Kreisstraße LA 25 an die B 15n werden öffentliche Feldwege betroffen und entsprechend der Lage des neuen Anschlusses verlegt bzw. den neuen Verhältnissen angepasst.

Zur Querung der B 15n ist im südlichen Bereich der Anschlussstelle bereits ein Unterführungsbauwerk planfestgestellt (K 33/1). Durch diese Verlegungen bzw. Anpassungen entstehen keine Unterbrechungen des untergeordneten Feld- und Waldwegenetzes.

4.4 Ingenieurbauwerke

Im Zuge der Anschlussstelle wird ein Brückenbauwerk über die B 15n erforderlich. Die Brücke wird mit hochgesetzten Widerlagern beidseits der Einschnittsböschung der B 15n ausgeführt.

Bauwerk K 33/0 Überführung AS LA 25	
Bau-km	33 + 525,00
lichte Weite	42 m
lichte Höhe	≥ 4,70 m
Breite zwischen den Geländern	11,60 m
Kreuzungswinkel	100 gon

Zur Herstellung der Verbindungen des untergeordneten Wegenetzes wird bei Bau-km 33 + 722 das bereits planfestgestellte Unterföhrungsbauwerk verwendet.

Bauwerk K 33/1 Unterföhrungsbauwerk	
Bau-km	33 + 722
lichte Weite	7 m
lichte H6he	≥ 4,50 m
Kreuzungswinkel	100 gon
Länge	29,60 m

4.5 Öffentliche Verkehrsanlagen

Nahverkehrsanlagen sind nicht vorgesehen.

4.6 Leitungen

Durch die Baumaßnahme werden keine Leitungen und Kabel der öffentlichen und privaten Versorgung betroffen.

4.7 Baugrund / Erdarbeiten

Durch die Autobahndirektion Südbayern wurden im Frühjahr 2011 vier Aufschlussbohrungen durchgeführt. Die Bohrungen wurden bis zu einer Endtiefe von 10 m unter Geländeoberkante ausgeführt.

Im direkten Bereich der Anschlussstelle ist eine 0 bis 60 cm starke Deckschicht aus Oberboden vorhanden. Die zweite Schicht besteht aus sandig-kiesigem Schluff mit einer Mächtigkeit von 1,90 m bis 3,70 m. Unter den Decklehmern wurden bis auf die der B 15n in östlicher Richtung entfernteste Bohrung Schichten mit Fein- bis Mittelkies angetroffen, die bis zur Erkundungstiefe anstehen.

Bei den durchgeführten Erkundungen wurde kein Grund- und Schichtwasser angetroffen. Aufgrund der Ergebnisse der Aufschlussbohrungen wird in den Rasenmulden und Versickerbereichen die Deckschicht, bestehend aus feinsandigen Schluffen, entfernt und durch ausreichend versickerfähiges, nicht bindiges Filtermaterial ersetzt.

Ebenfalls werden unter den Rasenmulden Sickerschichten ausgeführt, die eine Verbindung zu anstehenden kiesigen Bodenschichten herstellen.

Durch diese Maßnahmen wird eine ausreichende Versickerfähigkeit der Mulden und der flächigen Bereiche gewährleistet.

4.8 Entwässerung

Im Bereich der B 15n wird das anfallende Oberflächenwasser, wie planfestgestellt, mittels Mittelstreifen- und Randentwässerung über Straßen- und Muldeneinläufe in eine Verrohrung geführt und über Regenrückhalteanlagen den Vorflutern zugeleitet. Diese Entwässerung der B 15n wird durch den Bau der Anschlussstelle nicht mit neuen Einzugsgebieten bzw. abzuleitenden Niederschlagsmengen beaufschlagt.

Die Entwässerung der neu hinzukommenden Straßenteile der Anschlussstelle erfolgt über ein eigenständiges Entwässerungssystem.

Das anfallende Niederschlagswasser wird breitflächig über Bankette und Böschungen in Rasenmulden bzw. Versickerflächen geleitet und flächig versickert.

Vor Anschluss der Rasenmulden an die Entwässerungseinrichtung der B 15n wird das Wasser über Muldeneinläufe und Verrohrungen in Versickerflächen geführt und vor Ort versickert.

Weitergehende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

4.9 Straßenausstattung

Die geplante Baumaßnahme erhält die Grundausrüstung mit Markierung, Leiteinrichtungen und Beschilderung; Beschilderung und Markierung werden im Einvernehmen mit dem zuständigen Straßenbaulastträger festgelegt und durchgeführt. Leiteinrichtungen werden entsprechend den Vorschriften angebracht. Lichtsignalanlagen und Straßenbeleuchtung sind nicht vorgesehen.

4.10 Sonstige Anlagen

Am östlichen Ausbau der Anschlussstelle wird im Anschluss der Zubringerstraße LA 25 eine Betriebskehre für Unterhaltsfahrzeuge des Betriebsdienstes der B 15n erstellt. Rastplätze, Tank- und Rastanlagen sowie Autobahnmeistereien und dergleichen sind nicht vorgesehen.

5 ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

5.0 Vorbemerkung

Ergänzend zu den unter 2.2 enthaltenen Erläuterungen zur UVP-Pflicht der Änderung der Bestandsanlage B 15n durch die neue Anschlussstelle wird zusätzlich geprüft, ob gemäß § 3c Absatz 1 Satz 2 UVPG in Verbindung mit Anlage 1 Nr. 17.2.3 zum UVPG (Rodung) eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls vorzunehmen ist. Eine solche Umweltverträglichkeitsprüfung ist durchzuführen, wenn aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten (standortbezogen) gemäß den in der Anlage 2 Nr. 2 aufgeführten Schutzkriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Es ist auch zu berücksichtigen, inwieweit durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen Umweltauswirkungen des Vorhabens offensichtlich ausgeschlossen werden können. Dabei können nachteilige Umweltauswirkungen erheblich sein, aufgrund ihres möglichen Ausmaßes, ihres möglichen grenzüberschreitenden Charakters, ihrer möglichen Schwere, ihrer möglichen Komplexität, ihrer möglichen Dauer, ihrer möglichen Häufigkeit oder ihrer möglichen Irreversibilität.

5.1 Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens

5.1.1 Merkmale des Vorhabens

Die geplante Baumaßnahme umfasst den Bau der Anschlussstelle LA 25 bis einschließlich des Wendekreises für Räumfahrzeuge bei km 1+350.

Parallel zur Zubringerstraße ist der Neubau eines öffentlichen Feld- und Waldweges vorgesehen, der teilweise auf der Trasse eines bestehenden Feldweges verläuft. Dieser wird auch im Bereich des Anschlussbauwerks am Waldrand weitergeführt und quert die B 15n wie bisher durch das Querungsbauwerk südlich der Anschlussstelle.

Die Entwässerung der Fahrbahnbereiche erfolgt über die Böschungen. Das Wasser wird breitflächig über Bankette und Böschungen in Rasenmulden bzw. Versickerungsflächen geleitet gesammelt und flächig versickert.

Das Anschlussbauwerk wird zum Teil im Baufeld der B 15n errichtet. Bei der folgenden Konfliktanalyse und der Eingriffsermittlung werden nur diejenigen Konflikte und Eingriffe analysiert und ermittelt, die nicht bereits im Rahmen der Planung zur B 15n betrachtet und bearbeitet wurden. Es werden also nur darüber hinaus gehende Flächeninanspruchnahmen und mittelbare Beeinträchtigungen in die Eingriffsermittlung aufgenommen.

5.1.2 Wirkfaktoren des Vorhabens unter Beachtung der Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft

5.1.2.1 Flächenbedarf

Der Bau der Anschlussstelle LA_25 führt zu Versiegelung und Überbauung durch die Anlage selbst sowie zu vorübergehender Inanspruchnahme für die Arbeitsstreifen. Diese Flächenumwandlungen bewirken insbesondere:

- Verlust von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere
- Versiegelung und Überbauung von belebtem Boden
- Verluste von landschaftsbildbestimmenden Strukturen (v. a. Gehölz- und Geländestrukturen.)

Bei der Überbauung und Versiegelung handelt es sich im Wesentlichen um:

- Waldbereiche
- landwirtschaftliche Acker- und Grünlandflächen

5.1.2.2 Zerschneidungs- und Trenneffekte

Flora und Fauna

Durch das Anschlussbauwerk treten innerhalb von Lebensraumkomplexen und hinsichtlich des Funktionsgefüges von Tieren und Pflanzen nur geringe Zerschneidungs- und Trenneffekte auf. Im Plangebiet betrifft dies v. a. die Waldränder sowie die großflächigen Habitate in der landwirtschaftlichen Flur. Neben der bestehenden Ost-West-Trennung durch die B 15n kommt damit eine Nord-Süd-Trennung hinzu.

Die Funktionsbeziehungen sind jedoch lediglich von lokaler Bedeutung, übergeordnete Leitstrukturen oder Vernetzungsachsen sind nicht vorhanden.

Geländeklima

Durch die abschnittsweise Führung der B 15n auf Dämmen entstehen Barrieren für vorhandene Luftaustauschbahnen von den Waldbereichen nach Osten. Der Bau der Anschlussstelle wird diesen Effekt nicht weiter verstärken.

Landschaftsbild, Erholung und Naturgenuss

Der Bau der Anschlussstelle sowie der Bau der LA 25 führen in der weit einsehbaren Ebene zu einer starken technischen Veränderung des landwirtschaftlich geprägten Landschaftsbildes.

- Verluste von landschaftsbildprägenden Waldbereichen und Gehölzstrukturen
- technische Überprägung durch das Anschlussbauwerk

In Bezug auf Erholung und Naturgenuss ist die Erhöhung der Lärmbelastung durch die Anschlussstelle zu beurteilen. Die im Vergleich zur B 15n geringe Verkehrsdichte und die geringeren Fahrgeschwindigkeiten werden in Verbindung mit der Verlärmung durch den Verkehrslärm der B 15n nur zu geringfügigen Zunahmen in diesem vorbelasteten Raum führen.

Die überwiegend land- und forstwirtschaftliche Nutzung und die Entfernung von ca. 1,5 km bis zur nächsten Wohnbebauung lassen schädliche Umwelteinwirkungen auf das Schutzgut Mensch ausschließen. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Die vorhandene erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die B 15n wird mit dem Bau der Anschlussstelle nur in geringem Maße verstärkt.

5.1.2.3 Benachbarungs-/Immissionswirkungen

Der Betrieb der Anschlussstelle führt in einigen empfindlichen Bereichen zu Beeinträchtigungen naturnaher Bestände, Lebensräume und Vernetzungsstrukturen.

5.1.3 Abfallerzeugung

Der Betrieb der neuen Anlage ist nicht mit Erzeugung neuer Abfallarten verbunden. Die Entsorgung wird in das vorhandene betriebliche Abfallmanagement integriert.

Beim Bau fallen neben den üblichen Bauabfällen wie Verpackungen, etc., welche von den Baufirmen sachgerecht der Weiterverwertung bzw. Entsorgung zugeführt werden, keine weiteren Abfälle an.

5.1.4 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Straßenoberflächenwasser

Straßenoberflächenwasser können sowohl durch die Verunreinigung mit Reifenabrieb, Stäuben und gelösten Salzen, wie auch umweltgefährdenden Stoffen bei Unfällen in folgenden Bereichen ein Risiko darstellen. Sie werden deshalb bei der Minimierung von Beeinträchtigungen mit Maßnahmen berücksichtigt.

- Risiko der Verunreinigung oberflächennahen Grundwassers in den wassersensiblen Talräumen durch Straßenabwässer

Luftschadstoffe

Die für die B 15n prognostizierten Abgasemissionen übersteigen die Emissionen, die durch den Verkehr auf der Anschlussstelle zu erwarten sind, bei Weitem. Sie werden daher kein erhöhtes Risiko darstellen.

Feste Schadstoffe

Durch den Straßenverkehr verursachte Stäube können im näheren Umfeld verwirbelt oder mit Niederschlägen in die Umgebung eingetragen werden. Dadurch ergibt sich im Untersuchungsgebiet das Risiko einer Gefährdung von Waldflächen durch Schadstoffeintrag. Bei landwirtschaftlichen Flächen besteht allerdings nur eine geringe Schutzbedürftigkeit gegen Schadstoffeintrag. Auch hier werden die von der B 15n ausgehenden Emissionen bei Weitem überwiegen.

Verkehrslärm

Der Straßenverkehr auf der B 15n verursacht erheblichen Verkehrslärm, der die Tierwelt, insbesondere lärmempfindliche Arten (v. a. Säugetiere und Vögel) und die Menschen bei der Erholung beeinträchtigt. Durch die Anschlussstelle LA 25 werden diese Störeffekte weiter erhöht.

Im Planungsabschnitt kommt es dadurch zu folgenden Veränderungen:

- *Lärmbelastung von Erholungsraum*

In Neufahrn und Ergoldsbach tritt durch die Verringerung des Verkehrs in den Ortsdurchfahrten eine Verbesserung der Lärmsituation ein.

In den Bereichen südlich von Neufahrn kommt es durch die Anschlussstelle LA 25 zu Lärmimmissionen von bisher unbelasteten Bereichen. Erholungsflächen sind davon nicht betroffen.

- *Störung lärmempfindlicher Tierarten:*

Lärmempfindliche Tierarten sind im Nahbereich der B 15n bereits nicht mehr anzutreffen.

Auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen entlang der Anschlussstelle wurden in erster Linie Vogelarten wie Feldlerche, Wachtel und Goldammer nachgewiesen.

Die Beeinträchtigungen des Verkehrs auf der zukünftigen Anschlussstelle sind im Vergleich zu denen, die durch den Betrieb auf der B 15n hervorgerufen werden, als sehr gering einzustufen.

5.1.5 Unfallrisiko

Das Unfallrisiko beim Bau und Betrieb ist gering. Es werden Maschinenöl und Frostschutzmittel als wassergefährdende Stoffe eingesetzt. Die Anforderungen des WHG in Bezug auf den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (§§ 62 und 63 WHG) werden erfüllt.

5.2 Standortbezogene Kriterien

5.2.1 Nutzungen

Wasser	Fließgewässer: kleinere, periodisch Wasser führende Gräben, Hauptvorfluter: Ergoldsbacher Bach (Goldbach)
Klima	- ländlich geprägtes Gebiet ohne starke lufthygienische Belastungen, landwirtschaftliche Fluren als Kaltluftentstehungsgebiete, Wälder als Reinluftentstehungsgebiete, Geländerinnen als Luftabflussbahnen
Reale Vegetation	- überwiegend bestimmt durch Nutzungen: Ackerbau mit dazwischenliegenden Feldgehölzen, kleinen Ranken, Heckenrelikten, Brachen und Einzelbäumen. - Laub(misch)wald und –forst, Nadel(misch)wald und –forst, meist forstwirtschaftlich intensiv genutzt, - Kleinflächige Hochstaudensäume und Röhrichte an quelligen Standorten.
Land- und forstwirtschaftliche Nutzungen	- Ackerbau (Hauptnutzung) - Forstwirtschaft (Nadelwald, Laubmischwald) - wenig Grünland abschnittsweise entlang der Waldränder
Siedlungsstruktur	- Hauptort Neufahrn mit Industriegebiet im Süden - Kleinere Ortschaften Gämelkofen, Asenkofen, Iffelkofen (Gemeinde Ergoldsbach)
Freizeit- und Erholungseinrichtungen	Im Umgriff der geplanten Anschlussstelle nicht vorhanden
Verkehrsstruktur	- B 15 alt Regensburg - Landshut - B 15n zwischen Saalhaupt und Ergoldsbach - Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen und öffentliche Feld- und Waldwege
Kulturgeschichtlich bedeutsame Objekte	- Keine Baudenkmäler nach dem DSchG im Umgriff der geplanten Anschlussstelle und der LA 25 - Bodendenkmäler sind im Baufeld nicht bekannt. Sie sind entfernter südlich von Gämelkofen, Asenkofen und Neufahrn zu erwarten.
Vorbelastungen	- Industriegebiet im Süden Neufahrns - Beeinträchtigung für Landschaftsbild, Lebensräume von Tieren und Pflanzen, Boden, Wasser, Kleinklima - intensive Landwirtschaft - Ausräumung der Landschaft und Stoffeinträge in Fließgewässer durch intensive landwirtschaftliche Nutzung führte zur Verkleinerungen und Isolierung der naturnahen Biotopbestände - Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Verkehr auf der B 15 alt und auf der B 15n - Das Landschaftsbild wird durch die Hochspannungsleitungen, die das Plangebiet in Nord-Südrichtung durchziehen, beeinträchtigt.
Entwicklungstendenzen der Nutzungen	Die nachhaltigste, derzeit absehbare Veränderung wird durch den Bau der B 15n hervorgerufen.

5.2.2 Rechtswirksame Schutzkategorien

Gesetzliche Vorgaben	
Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder europäische Vogelschutzgebiete gemäß § 33 BNatSchG	nicht betroffen
Naturschutzgebiete gem. § 23 BNatSchG	nicht betroffen
Nationalparke gem. § 24 BNatSchG	nicht betroffen
Biosphärenreservate gem. § 25 BNatSchG	nicht betroffen
Landschaftsschutzgebiete gem. § 26 BNatSchG	nicht betroffen
Naturparke gem. § 27 BNatSchG	nicht betroffen
Naturdenkmale gem. § 28 BNatSchG	nicht betroffen
Geschützte Landschaftsbestandteile (LB) gem. § 29 BNatSchG	nicht betroffen
gesetzlich geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG in Verbindung mit Art. 23 BayNatSchG	nicht betroffen
Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen gem. § 39 BNatSchG	nicht betroffen
Wasserschutzgebiete gem. § 19 Wasserhaushaltsgesetz (WHG)	nicht betroffen
Überschwemmungsgebiete gem. § 32 WHG	nicht betroffen

Weitere Fachplanungen	
Gebiete mit festgelegten und bereits überschrittenen Umweltnormen	nicht betroffen
Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte insbesondere zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte in verdichteten Räumen im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 und 5 des Raumordnungsgesetzes (ROG)	nicht betroffen
Denkmale, Denkmalensembles und Bodendenkmale	nicht betroffen
Bodenschätze (Vorrangfläche, Vorbehaltsfläche) laut Regionalplan Region 13 Landshut	nicht betroffen

Weitere Fachplanungen	
Wasserwirtschaftliches Vorranggebiet laut Regionalplan Region 13 Landshut	nicht betroffen
Wasserschutzgebiet, Bestand / Planung laut Regionalplan Region 13 Landshut	nicht betroffen
Landschaftliches Vorbehaltsgebiet laut Regionalplan 13 Landshut	nicht betroffen
Gebiet, das zu Bannwald erklärt werden soll laut Regionalplan Region 13 Landshut	nicht betroffen

5.3 Merkmale der möglichen Auswirkungen

5.3.1 Ausmaß der Auswirkungen

In der folgenden Tabelle werden die Schutzgüter und ihre potentiellen Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben beschrieben.

potentielle Auswirkungen des Bauvorhabens	
Schutzgut	Beeinträchtigungen
Mensch	Beeinträchtigung von Wohngebäuden durch Lärmentwicklung und Abgase Beeinträchtigung der Erholungseignung angrenzender Waldgebiete durch Verkehrslärm.
Tiere / Pflanzen	Verlust von Lebensräumen durch Überbauung und Isolierung Beeinträchtigung angrenzender Lebensräume durch Verkehrslärm
Boden	Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung, Temporäre Beeinträchtigung durch Nutzung als Baulager
Klima / Luft	Beeinträchtigungen durch Abgase
Wasser	Reduzierung der Grundwassers durch Einleitung von Fahrbahnwasser in Oberflächengewässer, Temporäre Beeinträchtigung während der Bauzeit
Landschaftsbild	Beeinträchtigungen durch Bauwerke
Kultur- / Sachgüter	Beeinträchtigungen durch Inanspruchnahme von land- bzw. forstwirtschaftlich genutzten Flächen

5.3.1.1 Schutzgut Mensch

Wohnen

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine Siedlungsbereiche bzw. Einzelanwesen.

Es ist daher mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen durch Lärm zu rechnen.

Erholen

Die angrenzenden Wälder sind grundsätzlich für die Nah- und Feierabenderholung geeignet, besondere Infrastruktureinrichtungen sind jedoch nicht vorhanden. Während der Bauzeit kann die Nutzung bzw. die Attraktivität im direkten Bauumfeld eingeschränkt sein. Aufgrund der angrenzenden Ausweichmöglichkeiten ergeben sich jedoch nur geringe Einschränkungen. Erheblich Beeinträchtigungen sind nicht gegeben.

5.3.1.2 Schutzgut Tiere / Pflanzen

Zur Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen wurden durch mehrere Geländebegehungen im Bereich der geplanten Trasse und des direkten Umfeldes eigene Erhebungen durchgeführt und außerdem vorhandene Daten wie Artenschutzkartierung, Biotopkartierung, Arten und Biotopschutzprogramm ausgewertet.

Wald und Gehölzstrukturen

Der westlich von Neufahrn vorhandene Nadel(misch)wald „Moosholz/Kirschenholz“ bietet vor allem entlang der naturnahen Randbereiche Lebensraum und Vernetzungsstrukturen für zahlreiche geschützte Arten.

In erster Linie sind dabei die Vogelarten Baumpieper und Schwarzspecht sowie die Schmetterlingsarten Kleine Schillerfalter und Wachtelweizen-Scheckenfalter von Bedeutung.

Nachgewiesene Baumhöhlen des Schwarzspechts liegen westlich der B 15n und werden demzufolge von dem Bau der Anschlussstelle nicht berührt.

Offenlandbereiche mit Lebensraumstrukturen oder Nachweisen bodenbrütender Vogelarten

Teilweise bieten die großen Ackerfluren Lebensraum für Feldlerche, Wachtel und Wiesenschafstelze. Kleinflächig sind meist entlang von Wegen Kleinstrukturen wie Heckenrelikte, Ranken oder Säume vorhanden. Hier brütet regelmäßig die Goldammer.

Strukturarme Offenlandbereiche

Aufgrund der guten Ertragseigenschaften der Böden im Untersuchungsgebiet sind die Ackerschläge groß und arm an strukturgebenden Elementen.

Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme wieder hergestellt.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der flächige Umfang der Inanspruchnahme gering ist und der Bestand keine besondere Lebensraumqualität aufweist. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen können durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Eine erhebliche Betroffenheit im Sinne des Schutzgutes Tiere und Pflanzen durch die geplante Maßnahme ist nicht gegeben.

5.3.1.3 Schutzgut Boden

Im Zusammenhang mit dem Bau der Anschlussstelle werden meist mittelschwere frische, zur Vernässung neigende Böden und somit schluffig-lehmige, schwach pseudovergleyte Braunerden in Anspruch genommen. Diese Ausgangsböden sind häufig mit Löß, Lößlehm und Lehm bedeckt, wobei besonders an ostwärts weisenden Hängen größere Mächtigkeiten dieser Deckschichten auftreten können. Durch die intensive Ackernutzung wurde großteils der schluffreiche Horizont abgetragen, so dass heute meist mehr oder weniger erodierte Parabraunerden vorliegen.

Dauerhafte Neuinanspruchnahme von Böden erfolgt durch die versiegelten Fahrbahnen. Der Umfang der Neuinanspruchnahme von Böden beträgt damit ca. 1,15 ha. Diese Versiegelung wird durch das Zulassen einer ungestörten Bodenentwicklung auf den vorgesehenen Ausgleichs- und Waldneuschaffungsflächen (Gesamtfläche 3,22 ha) in ausreichender Weise kompensiert.

Eine erhebliche Betroffenheit des Schutzgutes Boden durch die geplante Maßnahme ist nicht gegeben.

5.3.1.4 Schutzgut Klima \ Luft

Die für die B 15n prognostizierten Abgasemissionen übersteigen die Emissionen, die durch den Verkehr auf der Anschlussstelle zu erwarten sind, bei Weitem. Sie werden daher kein erhöhtes Risiko darstellen.

5.3.1.5 Schutzgut Wasser

Die Oberflächenentwässerung wird unter dem Aspekt der größtmöglichen Schonung des Grundwassers und der Oberflächengewässer gestaltet.

In den Dammbereichen erfolgt eine breitflächige Versickerung des Oberflächenwassers über die Bankette und Böschungen. Die Mulden werden mit einer für die Reinigung ausreichend dicken Oberbodenschicht abgedeckt, damit das anfallende Wasser durch die Passage durch den belebten Boden gereinigt wird.

Oberflächengewässer sind von dem Bau der Anschlussstelle nicht betroffen.

Eine erhebliche Betroffenheit des Schutzgutes Wasser durch die geplante Maßnahme ist nicht gegeben.

5.3.1.6 Schutzgut Landschaftsbild

Die Anschlussstelle liegt an einem nach Nordwesten ausgerichteten flachen Hang und ist nahezu vollständig von Wald umgeben. Nur nach Nordosten grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Daher ist die Straße aus der Nähe kaum direkt einzusehen. Aus der Entfernung kann das Überführungsbauwerk aufgrund des hohen Erddammes zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes führen.

Deshalb werden zur Minimierung möglicher Beeinträchtigung des Landschaftsbildes Gestaltungsmaßnahmen entlang des Straßenkörpers und der Entwässerungsanlagen vorgesehen (Gehölzpflanzungen).

Eine erhebliche Betroffenheit des Schutzgutes Landschaftsbild durch die geplante Maßnahme ist nicht gegeben.

5.3.1.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Kulturgüter

~~Kulturgüter wie Bau- oder Bodendenkmäler sind durch die Maßnahme nicht betroffen.~~

Landwirtschaft

Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden wurden nur in notwendigem Umfang in Anspruch genommen. Für die Ausgleichsmaßnahmen werden bevorzugt Flächen mit ungünstigen landwirtschaftlichen Erzeugungsbedingungen (steile Lagen, Flächen in Nachbarschaft zu Waldbeständen) oder kleinere Verschnittflächen herangezogen.

Landwirtschaftliche Flächen werden nur während der Bauzeit vorübergehend für Baulager und Baueinrichtungsflächen in Anspruch genommen. Nach Abschluss der Arbeiten werden landwirtschaftliche Flächen, die nur während der Bauzeit vorübergehend für Baulager und Baueinrichtungsflächen in Anspruch genommen werden, wieder rekultiviert und landwirtschaftlich genutzt.

Forstwirtschaft

Durch das geplante Straßenbauvorhaben kommt es zu einem Waldverlust von ca. 2,32 ha. Es sind davon meist Nadelholzbestände betroffen.

Mit einer Gesamtfläche von 2,36 ha wird mit den Ersatzaufforstungen der flächen-gleiche Ausgleich für den Verlust von Waldbeständen erreicht.

5.3.2 Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen

Durch die vorgesehene Maßnahme sind keine Auswirkungen zu erwarten, welche den lokalen Raum überschreiten.

5.3.3 Schwere und Komplexität der Auswirkungen

Die Beeinträchtigung der Schutzgüter ist von geringer Erheblichkeit.

5.3.4 Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Beeinträchtigungen, die durch die Flächeninanspruchnahme und den Verkehr auf der Straße entstehen, sind unvermeidbar. Temporäre, also baubedingte Auswirkungen sind unvermeidbar, können jedoch durch eingriffsmindernde Maßnahmen auf ein Minimum reduziert werden.

5.3.5 Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgasemissionen und Staubentwicklung sind während der Bauphase nicht zu vermeiden, haben jedoch nur lokale Wirkung und sind zeitlich begrenzt. Die für Baustelleneinrichtungsflächen vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Nutzflächen werden nach Abschluss der Maßnahme wieder rekultiviert.

Anlagebedingte Auswirkungen

Mit Ende der Bauarbeiten verbleiben folgende anlagebedingte Beeinträchtigungen:

- Tiere und Pflanzen bzw. Lebensräume sowie Forstwirtschaft: Inanspruchnahme von Waldflächen in größerem Umfang
- Landschaftsbild: geringe Neubeeinträchtigung des durch vorhandene Straßen, Abbaustellen und Siedlungsbereiche vorbelasteten Landschaftsbildes

Betriebsbedingte Auswirkungen

Insgesamt sind durch die vorgesehene Maßnahme keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten. Die genannten Auswirkungen haben einen geringen Umfang und sind nur lokal wirksam.

5.4 Zusammenfassung

Die geplante Baumaßnahme umfasst den Bau der Anschlussstelle der LA 25 an die B 15n bis einschließlich des Wendekreises für Räumfahrzeuge bei km 1+350. Gemäß § 3c Absatz 1 Satz 2 UVPG ist wegen der erforderlichen Rodung von Waldflächen eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich.

In der vorliegenden Untersuchung wurde geprüft, ob gemäß den in der Anlage 2 Nr. 2 aufgeführten Schutzkriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind bzw. inwieweit durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen werden können.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass unter Berücksichtigung der entsprechenden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen und der Ausgleichsmaßnahmen bzw. Waldneuschaffungsmaßnahmen keine örtlichen Gegebenheiten bzw. potentiellen Umweltauswirkungen des Vorhabens vorliegen, die die UVP-Pflicht auslösen würden.

Die zu erwartenden Auswirkungen gehen über einen lokalen Rahmen nicht hinaus, negative Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter sind nur in geringem Umfang zu erwarten. Schutzgebiete sind nicht betroffen.

Die standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG kommt unter Berücksichtigung der Größe des Vorhabens und der vorgefundenen örtlichen Gegebenheiten (Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft) zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Die Ermittlung und Ausgestaltung von ggf. erforderlichen Kompensationsmaßnahmen erfolgt im Landschaftspflegerischen Begleitplan, welcher im Rahmen des durchzuführenden Genehmigungsverfahrens vorgelegt wird.

6 MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

6.1.1 Rechtsgrundlage / Vorgehensweise

Nach § 41 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 15. März 1974, Neufassung vom 26. September 2002, zuletzt geändert am 1. März 2011, ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, sofern dies nach dem Stand der Technik vermeidbar ist.

Das vorliegende Straßenbauvorhaben umfasst den Neubau der Anschlussstelle LA 25 an die B 15n südlich von Neufahrn. Da es sich nach Abschnitt C, Teil VI, Pkt. 10.1 der "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR 97) in Bezug zur durchgehenden B 15n um keinen Neubau handelt, ist zu prüfen, ob das Straßenbauvorhaben als wesentliche Änderung eines Verkehrsweges im Sinne der 16. BImSchV einzustufen ist.

Die Vorgehensweise erfolgt gemäß § 1 Abs. 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) vom 12. Mai 1990 wie folgt:

Zunächst ist festzustellen, ob es sich um eine bauliche Erweiterung einer Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen handelt. Dies ist bei der vorliegenden Maßnahme nicht gegeben. Im nächsten Schritt wird geprüft, ob ein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt. Dies ist durch den Bau der Anschlussstelle gegeben.

Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn durch einen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms an den jeweiligen Immissionsorten:

- um mindestens 3 dB(A) erhöht wird,
- auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erhöht wird oder
- von mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts weiter erhöht wird (gilt nicht für Gewerbegebiete).

Als maßgebende Immissionsorte wurden der Berechnung die jeweils nächstgelegene Wohnbebauungen zugrunde gelegt.

6.1.2 Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung

Die nächstgelegene Wohnbebauung liegt nördlich der Anschlussstelle in einer Entfernung von ca. 1,5 km. Es handelt sich hierbei um ein dörfliches Mischgebiet. Die nächstgelegene Gewerbebebauung liegt im Osten der Anschlussstelle ca. 1,2 km entfernt im Industriegebiet Neufahrn.

Um die schalltechnischen Auswirkungen des Anschlusses LA 25 auf die bestehende Bebauung feststellen zu können wurde am zur Anschlussstelle nächstgelegenen Wohngebäude im Gewerbegebiet von Neufahrn eine Lärmberechnung durchgeführt. Der Immissionsort wird durch die neue Anschlussstelle mit einem Lärmpegel von 44 dB(A) am Tag und 42 dB(A) in der Nacht belastet. Die Werte liegen damit weit unter den Immissionsgrenzwerten.

Durch den Bau der Anschlussstelle und den großen Abstand zur nächsten Bebauung werden somit keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen. Durch das Bauvorhaben entsteht für den Straßenbulasträger keine Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Das „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS-02)“ lässt eine Abschätzung nur bis zu einem Abstand von 200 m beidseits des Schadstoffemittenten zu. Bei größeren Abständen, wie hier bei einer nächstgelegenen Bebauung mit einer Entfernung von 1,2 km, wird gemäß ~~MLuS-02~~ ^{RLuS 2012} die vorhandene Grundbelastung durch zusätzliche Schadstoffbelastungen aus der Bundesstraße bzw. der neuen Anschlussstelle nicht erhöht. Eine Verschlechterung der derzeitigen Schadstoffbelastung ist daher nicht zu befürchten.

6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Der vorliegende Ausbauabschnitt liegt außerhalb von Wassergewinnungsgebieten. Die Wassergewinnungsgebiete werden durch diese Maßnahme nicht betroffen.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

6.4.1 Vermeidung von Beeinträchtigungen

Nachfolgend sind Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen, soweit sie Belange von Natur und Landschaft berühren oder als Eingriffsminimierung im Sinne von § 15 BNatSchG erforderlich sind, aufgeführt.

Schutzmaßnahmen

Zur Minimierung der durch den Bau und Betrieb der Anschlussstelle bedingten Beeinträchtigungen und den damit verbundenen Auswirkungen auf geschützte Tier- und Pflanzenarten werden folgende Maßnahmen durchgeführt.

- Allgemeine Schutzmaßnahmen
- Schutz von Lebensstätten (S 1)
- Schutz zu erhaltender Gehölzbestände (S 2)

Die aufgeführten Maßnahmen werden in Unterlage 9.1 (Kap. 5 und Anhang 3) näher erläutert. Die Umsetzung aller landschaftspflegerischen Schutzmaßnahmen wird im Rahmen der Umweltbaubegleitung überwacht.

Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes

Zur Minimierung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und von Sichtbeziehungen, zur Berücksichtigung von pflanzen- und tierökologischen Kriterien sowie der Belange des speziellen Artenschutzes werden die Maßnahmen G 1 und G 2 durchgeführt:

- Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung des Straßenkörpers bzw. des Auf- fahr- und Überführungsbauwerks sowie von Verschnittflächen (G 1)
- Landschaftsgerechte Einbindung der Entwässerungsanlagen (G 2).

Die im Einzelnen vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen sind in Unterlage 9.1 (Kap. 5.6.2 sowie Anhang 3) beschrieben. Insgesamt werden auf einer Fläche von ca. 4,7 ha Gestaltungsmaßnahmen durchgeführt.

6.4.2 Ermittlung des Eingriffs und des Ausgleichsflächenbedarfes

Die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft haben für die Baumaßnahme entsprechend den „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ (1993, BayStMI und BayStMLU) gemäß den Grundsätzen 1 bis 5 einen Ausgleichsflächenbedarf von insgesamt **0,86 ha** zur Folge.

Hinweis:

Durch den geplanten Neubau der Anschlussstelle LA 25 wird die bisher planfestgestellte Ausgleichsfläche III/A 24 neu der B15n teilweise überbaut. Es wurden daher Tauschflächen erforderlich, um die Ausgleichsmaßnahme an anderer Stelle umsetzen zu können. Dazu ist bereits bei der Regierung von Niederbayern ein Planänderungsverfahren beantragt.^{x)} Die Inhalte dieser Planänderung sind den vorliegenden Antragsunterlagen zur Anschlussstelle LA 25 zugrundegelegt und werden in den landschaftspflegerischen Begleitplan als Ausgangszustand einbezogen.

^{x)} und mit Bescheid vom 30.09.2014 abgeschlossen.

Die detaillierte Ermittlung des Ausgleichserfordernisses ist im Textteil zum LBP (Unterlage 9.1, Kap. 5.1), eine Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich tabellarisch im Anhang derselben Unterlage aufgeführt. Außerdem wird mit diesem Verfahren einer Forderung der Landwirtschaft entsprochen.

6.4.3 Zusammenstellung der Ausgleichsmaßnahmen

Die geplante Ausgleichsmaßnahme zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes (A 1) ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Nr. der Maßnahme	Maßnahmenbeschreibung	Gesamtfläche
A 1	Anlage von Magerwiesen, Feldhecken und mageren Hochstaudenfluren	0,86 ha
	Summe Ausgleichsmaßnahmen	0,86 ha

6.4.4 Beurteilung der Ausgleichbarkeit aus naturschutzfachlicher Sicht

Gemäß § 15 BNatSchG gilt ein Eingriff dann als ausgeglichen, wenn nach seiner Beendigung keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zurückbleiben und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Die Wiederherstellbarkeit, d. h. die zeitliche Ersetzbarkeit der betroffenen Bestände ist hierbei ein wichtiges Kriterium.

Unter Zugrundelegung des Ausgleichskonzeptes ergibt sich folgende Beurteilung der Ausgleichbarkeit:

- Das Bauvorhaben betrifft überwiegend Lebensräume, die kurz- bis mittelfristig wiederhergestellt werden können.
- Die Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung, des landschaftlichen Funktionsgefüges sowie der Naturgüter Boden, Wasser, Luft und Klima können grundsätzlich innerhalb des Untersuchungsraumes in räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Eingriff ausgeglichen werden.
- Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, der Erholung und des Naturgenusses können durch Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den Straßenbegleitflächen soweit minimiert werden, dass keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden.

Nach Verwirklichung der beschriebenen landschaftspflegerischen Maßnahmen können die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes wiederhergestellt werden; das Landschaftsbild kann landschaftsgerecht neu gestaltet werden. Der Eingriff ist somit vollständig ausgeglichen.

Rodungen oder sonstige Beeinträchtigungen von nach § 30 BNatSchG bzw Art. 23 BayNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen (Hecken, Feldgehölzen und –gebüsch) oder von Rodungseinschränkungen nach Art. 17 BayNatSchG betroffenen Beständen können durch Umsetzung der geplanten Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen werden.

6.4.5 Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung

Für die europäisch geschützten Tier- und Pflanzenarten sind in § 44 Abs. 1 BNatSchG relevante Verbote genannt. Diese aktuelle Rechtslage wird in den "Naturschutzfachlichen Angaben zur artenschutzrechtlichen Prüfung" behandelt.

In Verbindung mit dem für Eingriffsvorhaben relevanten § 44 BNatSchG ergab die Prüfung, dass bei keiner der im Plangebiet vorkommenden oder zu erwartenden gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt werden. Voraussetzung dafür ist die Umsetzung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan entwickelten Maßnahmen, insbesondere der Schutzmaßnahmen S 1 und S 2. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sind nicht erforderlich.

Entsprechend § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsgebote bei nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffen in Natur und Landschaft nur für die oben genannten gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten, während die übrigen besonders geschützten Arten von diesen Regelungen ausgenommen sind.

Die Beeinträchtigung der nicht europäisch geschützten Arten wird im Rahmen der Eingriffsregelung berücksichtigt.

Für diese wurden mit Hilfe der Eingriffsregelung über die vorgefundenen Biotopstrukturen und Arten generalisierende Rückschlüsse auf die im Eingriffsgebiet betroffenen Arten getroffen.

Im Rahmen der Eingriffsermittlung und der damit verbundenen Schutz-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind die möglichen Beeinträchtigungen dieser geschützten Arten abgedeckt.

6.5 Waldrecht

Durch den Neubau der Anschlussstelle LA 25 werden 2,32 ha Waldflächen und waldähnliche Bestände für Verkehrsflächen und Böschungen gerodet. Dieser Verlust wird durch Neugründung von Wald im Zuge der Aufforstungsflächen W1 bis W5 auf einer Gesamtfläche von 2,36 ha ausgeglichen.

6.6 NATURA 2000-Gebiete nach § 32 BNatSchG

Weder im Plangebiet selbst noch in seiner weiteren Umgebung liegen Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder Europäische Vogelschutzgebiete (SPA-Gebiete).

Das nächstgelegene FFH-Gebiet DE 7239-371, „Gelbbauchunkenhabitat nördlich Ascholtshausen“ befindet sich 10 km nordwestlich von Neufahrn und steht in keinem funktionalen Zusammenhang mit Strukturen oder Lebensräumen des Plangebietes.

7 KOSTEN

Kostenträger für den Neubau der B 15n und der Anschlussstelle LA 25 sind die Bundesrepublik Deutschland und der Landkreis Landshut.

Die Kostenaufteilung nach § 12 Abs. 2 FStrG wird in einer Vereinbarung geregelt. Die Berechnung erfolgt gemäß den Kreuzungsrichtlinien entsprechend den Fahrbahnbreiten (StB 23/72131.2/1015-1205727 vom 21. Juni 2011).

8 VERFAHREN

Gemäß § 17 FStrG bedürfen Bau bzw. Änderung einer Bundesfernstraße die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Nach Genehmigung des Vorentwurfs wird der Neubau der Anschlussstelle LA 25 an die B 15n gemeinsam mit der Anschlussmaßnahme des Landkreises Landshut Neubau der Zubringerstraße LA 25 in einem Planfeststellungsverfahren beantragt.

9 DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME

9.1 Grunderwerb

Zum Neubau der Anschlussstelle LA 25 und der notwendigen Folgemaßnahmen wird privates Eigentum in Anspruch genommen. Es wird angestrebt, die erforderlichen Flächen im freihändigen Grunderwerb zu erlangen.

9.2 Baudurchführung und Bauzeit

Der Bau der Anschlussstelle LA 25 muss unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der B 15n erfolgen. Er soll in 2 Abschnitten durchgeführt werden. Als erster Abschnitt wird das Brückenbauwerk erstellt. Die Bauzeit wird voraussichtlich 8 Monate betragen.

In weiteren Abschnitten werden die Rampenbereiche außerhalb der bestehenden Fahrbahn der B 15n erstellt. In diesen Abschnitten kommt es nur kurzfristig zu Beeinträchtigungen des Verkehrs auf der B 15n, wenn es der Bauablauf im Zuge der Bauarbeiten an den Randbereichen fordert.

Der Bau erfolgt zeitgleich mit dem Bau der Kreisstraße LA 25 als Zubringer von der B 15 zur B 15n. ~~Für diesen Neubau wird durch den Landkreis Landshut die Planfeststellung beantragt.~~