

Straßenbauverwaltung Freistaat Bayern
Straße / Abschnitt / Station: B15_1200_0,000 – B15_0,690

B 15 Landshut – Regensburg
Lärmschutz bei Ergolding


PROJIS-Nr.:

FESTSTELLUNGSENTWURF

Tektur vom 30.11.2018

mit Roteintragung(en)

Erläuterungsbericht

<p>aufgestellt: Staatliches Bauamt Landshut</p>  <p>Dreier, Baudirektor Landshut, den 07.12.2015</p>	<p>Festgestellt gem. § 17 FStrG durch Beschluss vom <u>30.03.2020</u> Nr. <u>32-4354.27-50 / 075</u></p>
	<p>Regierung von Niederbayern, Landshut, <u>30.03.2020</u> gez. Kiermaier Regierungsdirektor,</p>



INHALTSVERZEICHNIS

0. VORBEMERKUNGEN	3
0.1 PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN	3
0.2 ZWECK DER PLANFESTSTELLUNG	3
0.3 IM PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS NICHT ZU TREFFENDE ENTSCHEIDUNGEN.....	4
0.4 WASSERRECHTLICHE FRAGEN	4
0.5 VERHÄLTNIS ZUM PRIVATRECHT	5
1. DARSTELLUNG DES VORHABENS	6
1.1 PLANERISCHE BESCHREIBUNG	6
1.2 LÄRMSANIERUNG.....	6
1.3 STRAßENBAULICHE BESCHREIBUNG.....	8
2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS	10
2.1 VORGESCHICHTE DER PLANUNG, VORAUSGEGANGENE UNTERSUCHUNGEN UND VERFAHREN ..	10
2.2 VERKEHRLICHE UND RAUMORDNERISCHE BEDEUTUNG DES VORHABENS.....	11
2.3 VERRINGERUNG BESTEHENDER UMWELTBEEINTRÄCHTIGUNGEN	12
2.4 ZWINGENDE GRÜNDE DES ÜBERWIEGENDEN ÖFFENTLICHEN INTERESSES.....	12
3. VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE	13
3.1 BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES	13
3.2 BESCHREIBUNG DER UNTERSUCHTEN VARIANTEN.....	14
3.3 VARIANTENVERGLEICH.....	17
3.4 GEWÄHLTE VARIANTE.....	19
4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME	20
4.1 STANDORT	20
4.2 QUERSCHNITTSGESTALTUNG.....	20
4.3 KNOTENPUNKTE, WEGANSCHLÜSSE UND ZUFahrTEN.....	21
4.4 BESONDERE ANLAGEN.....	21
4.5 INGENIEURBAUWERKE	21
4.6 ÖFFENTLICHE VERKEHRsanLAGEN.....	21
4.7 LEITUNGEN	21
4.8 BAUGRUND, ERDARBEITEN.....	22
4.9 ENTWÄSSERUNG	22
4.10 STRAßENAUSSTATTUNG.....	23



5. ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN.....	24
5.1 BEEINTRÄCHTIGUNG VON STRENG GESCHÜTZTEN ARTEN	24
5.2. BEEINTRÄCHTIGUNG VON NATURA 2000-GEBIETEN	24
6. MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN.....	25
6.1 MAßNAHMEN ZUM GEWÄSSERSCHUTZ	25
6.2 LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE MAßNAHMEN.....	25
7. KOSTEN	28
8. VERFAHREN	29
8.1 GRUNDERWERB	29
8.2 AKTIVER LÄRMSCHUTZ.....	29
9. LÄRMSANIERUNG DURCH PASSIVEN LÄRMSCHUTZ	30
10. DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME.....	31

ANLAGEN

Anlage 1	tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Teil 1)
Anlage 2	tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Teil 2)
Anlage 3	Maßnahmenblatt Einzelmaßnahme



0. VORBEMERKUNGEN

0.1 Planfeststellungsverfahren

Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sind Vorhaben, die eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Belangen berühren und vielfach auch die Entwicklung eines größeren Gebietes beeinflussen, z. B. Straßen, Kanäle, Flughäfen, Eisenbahnlinien, Abfallbeseitigungsanlagen oder auch künstliche Seen.

Statt in allen durch ein solches Vorhaben berührten Rechtsbereichen gesonderten behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse oder Bewilligungen, eine Zustimmung zu erteilen, findet das Planfeststellungsverfahren statt, das in der Hand einer Behörde liegt. Die anderen Behörden, deren Zuständigkeit berührt ist, werden an diesem Verfahren ebenso beteiligt wie die betroffenen Bürger und Gemeinden. Erweist sich das Vorhaben als genehmigungsfähig, wird der Plan durch Beschluss der zuständigen Behörde "festgestellt".

Dieser Beschluss regelt umfassend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens, öffentlichen Rechtsträgern und privaten Betroffenen.

0.2 Zweck der Planfeststellung

Straßenbauvorhaben greifen regelmäßig in tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zweck der Planfeststellung ist es, zur umfassenden Problembewältigung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen umfassend 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 Anlagen erforderlich werden,
- wie die Kosten bei Kreuzungsanlagen zu verteilen sind (vgl. die Straßen-Kreuzungsrichtlinien - StrKR - und die Fernstraßen-/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien - StrWaKR -, Bekanntmachung vom 14. April 1976, MABl. S. 440, 455; ber. S. 603,



zuletzt geändert durch Nummer 29 der Bekanntmachung vom 16. September 1982, MABl S. 565),

- ob und welche Lärmschutzmaßnahmen geboten sind,
- welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) bei Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erforderlich sind,
- ob und welche sonstigen Vorkehrungen oder Anlagen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

0.3 Im Planfeststellungsbeschluss nicht zu treffende Entscheidungen

Die Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens kann durch Planfeststellungsbeschluss nicht angeordnet werden.

In der Planfeststellung ist darüber zu entscheiden, ob bzw. in welcher Weise im Straßenkörper liegende Anlagen geändert (z. B. seitlich verlegt, abgesenkt), gesichert oder in welchem Umfang sie ggf. beseitigt werden müssen. Die Mitbenutzung von Straßen für Leitungen der Versorgung und Entsorgung richtet sich jedoch nach bürgerlichem Recht, wenn die Voraussetzungen nach § 8 Abs. 10 Fernstraßengesetz (FStrG) und Art. 22 Bayer. Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) vorliegen. Das Gleiche gilt für andere im öffentlichen Interesse verlegte Leitungen, z. B. Erdgasfernleitungen.

Im Planfeststellungsbeschluss, insbesondere im Bauwerksverzeichnis, sind grundsätzlich keine Kostenregelungen zu treffen. Es können lediglich Hinweise auf außerhalb des Verfahrens abgeschlossene oder noch abzuschließende Vereinbarungen gegeben werden. Eine Ausnahme bilden die Telekommunikationsleitungen der Deutschen Telekom, da in diesem Fall im Planfeststellungsbeschluss über die Kostenregelung anhand der Vorschriften des Telekommunikationsgesetzes (TKG) entschieden wird.

0.4 Wasserrechtliche Fragen

Ist mit dem Straßenbauvorhaben ein Gewässerausbau oder eine gestattungspflichtige Benutzung eines Gewässers (z.B. Einleitung von Straßenwasser) verbunden, so entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss zum Straßenbauvorhaben auch über die wasserrechtliche Planfeststellung und Plangenehmigung bzw. über sonstige wasserrechtliche Gestattungen.



0.5 Verhältnis zum Privatrecht

Die Planfeststellung greift nicht in Privatrecht ein, schafft jedoch die Grundlage für die Enteignung (Art. 40 BayStrWG in Verbindung mit Art. 28 BayEG). Sie macht Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern oder sonstigen Berechtigten nicht entbehrlich.



1. DARSTELLUNG DES VORHABENS

1.1 Planerische Beschreibung

Die B 15 „Rosenheim-Landshut-Regensburg“ ist im Landesentwicklungsplan als Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung enthalten. Neben der Bundesstraße B 299 stellt die B 15 eine weiträumige Nord-Süd-Verbindung im Korridor zwischen Regensburg, Landshut und Rosenheim dar und ist daher im mittleren Niederbayern von besonderer Bedeutung. Sie verbindet die großen zentralen Orte Regensburg, Landshut und Rosenheim sowohl untereinander als auch mit dem weiterführenden Fernstraßennetz. Im Nord-Süd-Urlaubsverkehr wird die B 15 häufig als großräumige Umfahrung von München genutzt.

Die vorliegende Planung umfasst den Neubau von Lärmschutzwänden beidseits der B 15 im Ortsbereich von Ergolding auf einer Streckenlänge der B 15 von rd. 450 m.

1.2 Lärmsanierung

Lärmschutz an bestehenden Verkehrswegen (Lärmsanierung) kann als freiwillige Leistung des Bundes im Rahmen vorhandener Mittel gewährt werden, wenn der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Grenzwerte übersteigt:

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten tags 70 dB/A, nachts 60 dB/A
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten tags 72 dB/A, nachts 62 dB/A
3. in Gewerbegebieten tags 75 dB/A, nachts 65 dB/A

Im Rahmen des nationalen Verkehrslärmschutzpaktes II vom 27. August 2009 in Verbindung mit dem Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Inneren vom 1. Juni 2010 wurden die Auslösegrenzwerte um 3 dB/A abgesenkt. In diesem Zusammenhang wurde seitens des BMVBS unter Bezugnahme auf das Rundschreiben ARS Nr. 20 vom 4. August 2006 hingewiesen, dass wie bei Neu- und Ausbau von Straßen auch bei der Lärmsanierung aktiven vor passiven Lärmschutzmaßnahmen der Vorrang einzuräumen ist, soweit diese technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar sind.



Für die vorliegende schalltechnische Bewertung sind demnach folgende Grenzwerte maßgeblich:

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten tags 67 dB/A, nachts 57 dB/A
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten tags 69 dB/A, nachts 59 dB/A
3. in Gewerbegebieten tags 72 dB/A, nachts 62 dB/A

Ausgangsdaten:

Fahrbahnbelag: lärmarmes Splittmastixasphalt Dstro = - 2 dB/A

4-streifige Straße

angenommene Höchstgeschwindigkeiten Pkw/Lkw,

Streckenabschnitt 1200 V Pkw/Lkw 80/80 DTV₂₀₃₀ 36.857 Kfz/24 h* ⁵⁸⁷

*DTV aus Gutachten Prof. Kurzak, Fall B 15 neu bis A 92 (Umrechnung des werktäglichen Verkehrs auf DTV)

Beurteilungspegel:

Im Untersuchungsgebiet wurde für insgesamt 87 Gebäude fassaden- und etagenweise eine Berechnung der Schallimmissionen durchgeführt. Die Berechnung der Schallimmissionen erfolgte unter Berücksichtigung von schallpegelmindernden Hindernissen (Bebauung, Gelände, etc.) auf dem Ausbreitungsweg sowie unter Berücksichtigung der jeweils ersten Reflexion gemäß den Vorgaben der RLS-90. Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Die schalltechnische Untersuchung ergibt, dass mit der Verkehrsbelastung von 2013 (DTV₂₀₁₃) bei insgesamt 29 Gebäuden im Untersuchungsbereich die maßgebenden abgesenkten Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden.

Nach der VLärmSchR in Verbindung mit dem nationalen Verkehrslärmschutzpaket II ist im Zuge einer Lärmsanierung sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Durch den Bau der geplanten Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m über Fahrbahnoberkante können von den 29 Gebäuden, bei welchen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, bei 14 Wohngebäuden zukünftig die maßgebenden Lärm-



sanierungsgrenzwerte mit aktiven Schallschutzmaßnahmen an allen Fassadenseiten und in allen Stockwerken eingehalten werden.

Bei den verbleibenden Gebäuden können die Grenzwerte an manchen, aber nicht an allen Immissionsorten eingehalten werden. Hier besteht die Möglichkeit, die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen durch passive Schallschutzmaßnahmen zu beseitigen.

1.3 Straßenbauliche Beschreibung

Die B 15 führt im beplanten Abschnitt von Süden kommend ab dem höhenfreien Knotenpunkt B 15 / B 299 in Richtung Nordosten bis zur Anschlussstelle Ergolding durch direkt angebautes Gebiet. Die B 15 hat in diesem Bereich jeweils 2 Fahrstreifen in jede Fahrtrichtung und ist mit einer ~~Betenschutzwand~~ **Stahlschutzplanke** in der Straßenmitte ausgestattet. Die B 15 läuft im gesamten Planungsbereich auf einem Dammkörper leicht erhöht über dem anstehenden Gelände.

Inhalt der Planung ist der Bau von insgesamt 3 Lärmschutzwänden auf beiden Seiten der B 15 mit einer Gesamtlänge von rd. 740 m. Die Höhe der Lärmschutzwände beträgt 3 m über Fahrbahnoberkante der B 15. Es handelt sich um folgende Einzelwände:

Lärmschutzwand Nord 1 (Bau-km 0 + 240 bis 0 + 570) auf einer Länge von 330 m

Die Lärmschutzwand Nord 1 verläuft von Bau-km 0 + 240 bis 0 + 570 am nördlichen Randbereich der B 15 parallel zum Fahrbahnrand der B 15 in einem Abstand von über 1,70 m zur bestehenden Schutzeinrichtung. Im Bereich der Geh- und Radwegunterführung der B 15 bei Bau-km 0 + 390 springt die Wand auf einer Länge von knapp 20 m nach Norden. Hier wird ein ausreichender Abstand zur bestehenden Kappe des Unterführungsbauwerks vorgesehen, um eine spätere Sanierung des Unterführungsbauwerks gewährleisten zu können.

Lärmschutzwand Nord 2 (Bau-km 0 + 554 bis 0 + 576) auf einer Länge von 30 m

Die Lärmschutzwand Nord 2 wird von Bau-km 0 + 554 bis 0 + 576 ausgeführt. Sie wird als zurückgesetzte Wand mit einer Länge von **insgesamt 30 m** ~~22 m~~ nördlich des bestehenden Radweges ausgeführt.



Lärmschutzwand Süd (Bau-km 0 + 313 bis 0 + 690) auf einer Länge von 377 m

Die Lärmschutzwand Süd beginnt bei Bau-km 0 + 313 als Anschluss an die bestehende Lärmschutzwand im Bereich des Kindergartens St. Johannes und führt bis Bau-km 0 + 690 am südlichen Randbereich der B 15 parallel zum Fahrbahnrand der B 15 in einem Abstand von über 1,70 m zur bestehenden Schutzeinrichtung. Im Bereich der Geh- und Radwegunterführung der B 15 bei Bau-km 0 + 390 springt die Wand auf einer Länge von knapp 20 m nach Süden.



2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Als Folge der Absenkung der Lärmsanierungsgrenzwerte um 3 dB/A im Jahr 2010 durch den Bund veranlasste das Staatliche Bauamt eine Untersuchung möglicher Lärmschutzmaßnahmen an der B 15 im Marktgemeindegebiet von Ergolding.

Hierzu wurde vom Büro Möhler + Partner Ingenieure AG, München, eine Schalltechnische Untersuchung durchgeführt, die die vorhandene und zukünftige Verkehrslärmsituation der Bundesstraße B 15 in den Abschnitten 1200 und 1220 auf einer Länge von ca. 2 km einschließlich gegebenenfalls vorhandener Lärmschutzmaßnahmen darstellt, nach den Vorgaben der VLärmSch 97 in Verbindung mit dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II beurteilt und gegebenenfalls Schallschutzmaßnahmen vorschlägt. Als Ergebnis dieser schalltechnischen Untersuchung vom 20.02.2013 stellte sich heraus, dass eine Lärmschutzwand entlang der Sonnenstraße Haus-Nr. 27 bis 9 nördlich der B 15 und von der Alten Regensburger Straße Haus-Nr. 1 bis zur Weidinger Straße Haus-Nr. 17 südlich der B 15 als wirtschaftlich und sinnvoll erachtet wird.

Für diese Maßnahme wurden vom Staatlichen Bauamt Landshut Vorentwurfsunterlagen erstellt und mit Schreiben vom 11.09.2013 der Regierung von Niederbayern zur Genehmigung vorgelegt. Diese wurde mit Schreiben vom 30.09.2013 erteilt.

Die schalltechnische Untersuchung vom 20.02.2013, die auch die Grundlage für den Vorentwurf vom 11.09.2013 bildete, legte den Prognosehorizont für das Verkehrsaufkommen auf das Jahr 2025 fest. Für die nun anstehende Planfeststellung ist aufgrund der fortgeschrittenen Zeit dieser Prognosehorizont nicht mehr ausreichend. Deshalb wurde am 26.03.2015 das Ingenieurbüro Möhler + Partner mit der Immissionsberechnung für den auf 2030 erhöhten Prognosehorizont beauftragt. Als Eingangsdaten wurden dafür die Werte aus einem aktuellen Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak gewählt, das im vorliegenden Abschnitt den Verkehr für das Jahr 2030 unter der Maßgabe prognostiziert, dass die B 15 neu zu diesem Zeitpunkt noch nicht durchgehend, sondern nur bis zur A 92 für den Verkehr freigegeben ist und somit der größtmögliche Verkehr auf der B 15 im vorliegenden Abschnitt fährt (worst-case-Betrachtung).



Laut Berechnung erfüllen im Planfeststellungsbereich 29 Gebäude die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung. Durch die Ausführung der Schallschutzwand mit einer Höhe von 3 m über Fahrbahnoberkante können bei 14 Wohngebäuden im Prognosejahr 2030 die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierung mit aktiven Schallschutzmaßnahmen an allen Gebäudeseiten und in allen Stockwerken vollständig eingehalten werden. Für die Gebäude, bei welchen vereinzelt Grenzwertüberschreitungen im Prognosejahr 2030 verbleiben, treten erhebliche Lärmreduzierungen ein.

Darüber hinaus wird aus wirtschaftlichen Gründen empfohlen, an den verbleibenden Überschreitungen ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV durchzuführen, da in diesen Bereichen ein aktiver Lärmschutz wegen den vorhandenen Zwangspunkten nicht ausführbar erscheint bzw. die Kosten hierfür in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen.

2.2 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.2.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitung

Die B 15 Rosenheim-Landshut-Regensburg ist bei der Fortschreibung des Landesentwicklungsprogrammes als Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung ausgewiesen worden.

2.2.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Verkehrsbelastung der B 15 betrug 2013 basierend auf der Entwicklung der amtlichen Straßenverkehrszählungen seit 1990 in diesem Abschnitt 30.293 Kfz/24 h bei einem Lkw-Anteil von 6 % tags bzw. 7,6 % in der Nacht.

× 36.587

Vom Büro Prof.-Dr. Kurzak aus München wurde im Zuge eines Verkehrsgutachtens der werktägliche Verkehr in diesem Straßenabschnitt für das Prognosejahr 2030 ermittelt. Die Umrechnung in den DTV ergibt ~~36.857~~ Fahrzeuge/24h für den Streckenabschnitt 1200. Der Lkw-Anteil beträgt 5,2 % tags und 6,6 % nachts.

Die starke Verkehrszunahme ist u. a. auf steigenden Verkehr aus den entlang der A 92 in Richtung Osten angesiedelten Gewerbebetrieben sowie der Annahme, dass die B15 neu im Prognosejahr erst bis zur A 92 freigegebenen sein wird. Weiterhin steigt der Ziel-



und Quellverkehr aus und in Richtung Landshut aus dem nordöstlichen Landkreis Landshut und darüber hinaus stetig an.

Die bestehende Bundesstraße genügt den gestiegenen und den ihrer Netzfunktion entsprechenden Verkehrsansprüchen.

2.3 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Errichtung von Lärmschutzwänden beidseits der B 15 im vorgesehenen Streckenabschnitt bewirkt eine deutliche Verringerung der Lärmimmissionen für die angrenzenden Wohngebäude.

2.4 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Gemäß der Schalltechnischen Untersuchung werden im Bereich der B 15 dem Grunde nach aufgrund der aktuellen Verkehrsbelastung Lärmsanierungstatbestände erfüllt. Der Umfang der Lärmsanierungsmaßnahmen ermittelt sich dabei entsprechend den Vorgaben der VLärmSchR 97 auf Grundlage der Verkehrsprognose 2030.

Nach der VLärmSchR 97 in Verbindung mit dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II ist im Zuge der Lärmsanierung sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die im Bundeshaushalts festgelegten Emissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht mehr verhältnismäßig ist, existiert jedoch nicht.

Mit dem Bau der geplanten Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3,0 m über Fahrbahnoberkante erscheint der finanzielle Aufwand vertretbar und angemessen, die Lärmsanierung im vorliegenden Streckenabschnitt umzusetzen.

Bei den in der Voruntersuchung aufgezeigten weiteren Gebäuden mit Überschreitung der Lärmsanierungswerte (außerhalb des hier vorliegenden Planfeststellungsbereiches) ist der wirtschaftliche Aufwand eines aktiven Lärmschutzes aus Kostengründen wegen überlangen Wänden bzw. aufwändigen Wandkonstruktionen oder fehlender Möglichkeit der Installation eines aktiven Lärmschutzes zu hoch. Hier ist die Möglichkeit für passiven Lärmschutz gegeben.



3. VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Geographische Lage

Das Bearbeitungsgebiet liegt an der B 15 in Ergolding. Es befindet sich im Abschnitt 1200, reicht von Station 0,240 bis 0,690 und liegt im Gemeindegebiet von Ergolding.

Naturräumliche Gliederung

Das Untersuchungsgebiet gehört (gemäß ABSP) zur naturräumlichen Haupteinheit „Unteres Isartal (061)“.

Potenzielle Natürliche Vegetation (Gemäß ABSP)

Die potenziell natürliche Vegetation ist der Waldziest-Eschen-Hainbuchenwald; örtlich mit Schwarzerlen-Eschen-Sumpfwald oder Walzenseggen-Schwarzerlen-Bruchwald.

Nutzung

Das Gebiet ist innerstädtisch. Es sind Wohnhäuser sowie Gewerbebetriebe vorhanden. Entlang der Bundesstraße befinden sich straßenbegleitende Gehölze.

Der Untersuchungsraum befindet sich im Markt Ergolding im Landkreis Landshut, Regierungsbezirk Niederbayern.

Nach der geologischen Karte von Bayern liegen im Untersuchungsstandort quartäre Böden der Altstadtstufe vor, diese bestehen zumeist aus schluffigem Lehm über Kies und können auch als spätwürmzeitliche Flussschotter bezeichnet werden. Großräumig liegt die Untersuchungsstelle im Isartal.

Die B 15 verläuft im Bereich der geplanten Lärmschutzwände auf einer Dammlage mit einer Höhe von i. M. 2 m, die B 15 wurde in diesem Bereich beim Bau aufgeschüttet. An der südlichen Fahrbahnseite grenzt die direkte Bebauung mit Wohngärten an die B 15. In diesem Bereich ist eine ehemalige Tankstelle, die die Gartenangrenzung unterbricht. Nördlich der B 15 ist nach Bankett und Böschung ein öffentlicher Radweg von Ergolding nach Landshut angelegt, danach folgen Privatgärten und Wohnhäuser. Am nördlichen Bankettbereich der B 15 befindet sich direkt im Anschluss der Distanzschutzplanken ein Bewuchs mit einer rd. 3 m hohen Hecke, südlich ist vereinzelter Strauchbewuchs vorhanden.



3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Die Lage und Höhe der vorgesehenen, aktiven Lärmschutzwände ist ein Ergebnis aus der schalltechnischen Untersuchung vom Februar 2013. In dieser Untersuchung wurden verschiedene Lagen einer Wand verglichen, als wirkungsvollste und dabei wirtschaftlichste Lage ist der in der vorliegenden Planung dargestellte Standort der Lärmschutzwände ermittelt worden. Bei diesen Standorten wurden folgende Varianten betrachtet:

1. Variante Vollschutz: Einhalten der Tages- und Nachtgrenzwerte der Lärmsanierung an allen Gebäuden bei Schallschutzwandhöhen zwischen 5 und 7 m Höhe über Fahrbahnoberkante.
2. Varianten mit Schallschutzwandhöhen zwischen 2 und 5 m Höhe über Fahrbahnoberkante am seitlichen Fahrbahnrand
3. Varianten mit Schallschutzwänden am Fahrbahnrand sowie Fahrbahnmitte
4. Variante mit lärmminderndem Belag

Als Ergebnis der Variantenuntersuchung und unter Berücksichtigung einer Gegenüberstellung von Baukosten zu gelösten Schutzfällen stellte sich in der Voruntersuchung die vorgelegte Variante als Vorzugsvariante heraus. Im Rahmen der Vorentwurfsgenehmigung wurde darüberhinaus festgelegt, dass zur Verhinderung des „Knalleffekts“ die Lücke zwischen der geplanten Lärmschutzwand und dem Lärmschutzwall auf Fl.-Nr. 3493 (Kindergarten) geschlossen und das Ende der Lärmschutzwand auf der Nordseite abgestuft verlängert werden soll.

Weiter ergibt sich aus der Schalltechnischen Untersuchung, dass für die Bereiche Albing (südlich der B 15) und Ergolding (am Sportplatz nördlich der B 15 und östlich des befindlichen Gymnasiums) sowie im Osten des Bereichs östlich der Gustl-Walser-Straße aufgrund der geringen Anzahl von Grenzwertüberschreitungen aktive Schallschutzmaßnahmen in keinem Verhältnis zum erreichten Schutzzweck stehen. Hier wären aufgrund der zum Teil exponierten Lage der Gebäude abschnittsweise Schallschutzwände von bis zu 8 m Höhe über Fahrbahnoberkante notwendig. Für diesen Bereich werden im Gutachten deshalb ausschließlich passive Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV vorgeschlagen.



Höhe der Lärmschutzwände

Zur Höhenbestimmung der Schallschutzwand für die aufgezeigte Vorzugsvariante wurden unterschiedliche Höhen untersucht:

- Variante 1: Schallschutzwand außen mit 2 m Höhe über Fahrbahnoberkante
- Variante 2: Schallschutzwand außen mit 3 m Höhe über Fahrbahnoberkante
- Variante 3: Schallschutzwand außen mit 4 m Höhe über Fahrbahnoberkante
- Variante 4: Schallschutzwand außen mit 5 m Höhe über Fahrbahnoberkante
- Variante 5: Vollschutz, d. h. Schallschutzwand außen mit einer Höhe zwischen 5 und 7 m über Fahrbahnoberkante

Der schalltechnischen Untersuchung kann als Ergebnis entnommen werden, dass die Variante 1 mit einer 2 m hohen Außenwand unzureichend wäre.

Mit einer 3 m hohen Schallschutzwand lassen sich nördlich der B 15 am Tag ca. 94 % und in der Nacht ca. 72 % der Schutzfälle lösen. Südlich der B 15 können am Tag ca. 86 % und in der Nacht ca. 67 % der Schutzfälle gelöst werden.

Die Lösungsvorschläge mit 4 bzw. 5 m hohen Schallschutzwänden führen beide nördlich der B 15 tags zu keiner Verbesserung im Hinblick auf die Zahl der gelösten Schutzfälle, nachts in beiden Fällen zu ca. 12 %. Südlich der B 15 kann am Tag kein weiterer Schutzfall und nachts nur ein weiterer Schutzfall gelöst werden. Lösungsvorschläge gemäß C und D mit 4 bzw. 5 m hohen Schallschutzwänden führen somit zu überproportional ansteigenden Kosten für die aktiven Schallschutzmaßnahmen.

Somit ergibt sich als Vorzugslösung Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3 m über Fahrbahnoberkante.

Lage der Lärmschutzwände

Zunächst wurde eine Führung der südlichen Lärmschutzwand hinter der ehemaligen Tankstelle geplant. Somit wäre die Zufahrt gesichert. Dies hätte jedoch aufgrund des weiten Abrückens von der Lärmquelle um bis zu 30 m eine geringere Schutzwirkung zur Folge. Durch das abfallende Gelände wäre zum Erreichen der 3 m über Fahrbahnoberkante in dieser zurückgesetzten Lage eine größere Wandhöhe (zwischen 3,5 und 4,5 m) und durch den Versprung hinter die Tankstelle auch eine größere Länge der Wand erforderlich (ca. 40 m), was allein durch die größere Wandfläche zu höheren Kosten führt.

Ein weiteres Problem bei dieser Variante wäre die Bauausführung. Aufgrund der bestehenden Verhältnisse hinter dem Bestandsgebäude wäre ein Setzen der geplanten Bohrpfäh-



le nicht möglich bzw. durch notwendige Spezialverfahren mit Hinblick auf die Kosten nicht verhältnismäßig. Diese würden bei den notwendigen, speziellen Gründungsverfahren so weit ansteigen, dass eine wirtschaftliche Rechtfertigung der Lärmsanierungsmaßnahme grundsätzlich in Frage gestellt werden müsste.

~~Durch den Bau der Lärmschutzwand direkt entlang der B 15 muss also die Zufahrt zum Gelände der ehemaligen Tankstelle auf die B 15 wegfallen. Die Genehmigung hierfür wurde ursprünglich widerruflich ausgesprochen und diente dem Zweck der Versorgung des motorisierten Verkehrs mit Treibstoff. Diese Privilegierung ist seit Auflösen der Tankstelle nicht mehr vorhanden, der derzeit situierte Autohandel ist nicht als gleichermaßen privilegiert einzustufen. Das Schließen der Zufahrt kommt außerdem dem Grundsatz zugute, an Bundesstraßen auf freier Strecke möglichst keine Zufahrten zuzulassen und eliminiert somit eine weitere, potentielle Gefahrenstelle. Das Gelände soll stattdessen mit einer eigenen Zufahrt von der „Alten Regensburger Straße“ versehen werden. Unter diesen Umständen wird das Schließen der Zufahrt als verhältnismäßig angesehen. Die Sondernutzungserlaubnis wird somit widerrufen.~~

Durch den Bau der Lärmschutzwand direkt entlang der B 15 muss die Zufahrt vom Gelände der ehemaligen Tankstelle (Fl.-Nr. 3685/2) auf die B 15 entfallen. Der Vorhabenszweck, nämlich einen angemessenen Schallschutz nach den Grundsätzen der Lärmsanierung zu erreichen, würde nicht erreicht, wenn die Lärmschutzwand an dieser Grundstückszufahrt ausgespart würde. Die Schließung dieser Zufahrt ist auch rechtlich möglich. Denn die entsprechende Sondernutzungserlaubnis nach § 8 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) wurde vom damaligen Straßenbauamt Landshut, dem Rechtsvorgänger des Staatlichen Bauamtes Landshut, mit Bescheid vom 23.03.2005, Az. 43231-B15-LA/007/05, erteilt und zwar ausdrücklich für die Nutzung als Tankstellenzufahrt. Diese Erlaubnis ist mit der Aufgabe der Tankstellennutzung, also bereits seit mehreren Jahren erloschen. Gleichwohl ist zur Vermeidung eines enteignungsgleichen Eingriffs die Erschließung des Grundstücks sicherzustellen. Aus diesem Grund soll das Grundstück künftig mit einer neu zu schaffenden, 3 Meter breiten und asphaltierten Zufahrt von der „Alten Regensburger Straße“ rückwärtig erschlossen werden. Die Errichtung dieser Zufahrt erfolgt auf Bundesstraßengrund.

Es wurde deshalb sowohl aus schallschutztechnischen als auch aus wirtschaftlichen Gründen entschieden, die Lärmschutzwand auf der Südseite entlang der B15 zu bauen und die ehemalige Tankstelle rückwärtig über die Alte Regensburger Straße zu erschließen.



3.3 Variantenvergleich

3.3.1 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Wegen der nah angrenzenden Bebauung mit zahlreich vorhandenen Zwangspunkten kann auf Grundlage der schalltechnischen Berechnung nur eine weitgehend parallel zur Fahrbahn der B 15 verlaufenden Lärmschutzwände den unter wirtschaftlich sinnvollem Aufwand größtmöglichen Lärmschutz für die Anwohner gewährleisten.

Mit der Ausführung parallel zum Fahrbahnrand der B 15 und einem Abstand von mindestens 1,70 m zu den bestehenden passiven Schutzeinrichtungen der Bundesstraße ist weiterhin die Sicherheit des motorisierten Verkehrs gegeben. An den erforderlichen Sichtweiten (Halte-, Anfahr- und Überholsichtweiten) ergibt sich durch den Bau der Lärmschutzwände keine Verschlechterung des Ist-Zustandes.

3.3.2 Umweltverträglichkeit

Durch den Bau der Lärmschutzwände im äußeren Bankettbereich werden keine nennenswerten Flächen überbaut.

3.3.3 Wirtschaftlichkeit / Sanierungsziele

3.3.3.1 Investitionskosten

Höhe der Lärmschutzwände

Die Ausführung von Lärmschutzwänden am Fahrbahnrand sowie zusätzlich in der Fahrbahnmitte lässt sich aufgrund der beengten Verhältnisse nicht realisieren.

Ebenfalls ist eine Variante mit lärmminderndem Fahrbahnbelag aufgrund der geringen Liegedauer von rd. 5 Jahren des derzeitigen Splitt-Mastix-Asphalts aus wirtschaftlichen Gründen auszuschließen.

Bei der Variante von Lärmschutzwänden parallel zum Fahrbahnrand der B 15 wurden abgestuft verschiedene Wandhöhe von 2,0 m, 3,0 m, 4,0 m, 5,0 m und Vollschutz (Wandhöhen von 5,0 bis 7,0 m) untersucht.

Der Kostenansatz für die jeweils erforderliche Wand steigt je nach gewählter Wandhöhe wie folgt an:



Variante 2,0 m	470.000,00 € netto	(≈ 100 %)
Variante 3,0 m	705.000,00 € netto	(≈ 166 %)
Variante 4,0 m	940.000,00 € netto	(≈ 200 %)
Variante 5,0 m	1.175.000,00 € netto	(≈ 250 %)
Variante Vollschutz	1.306.000,00 € netto	(≈ 278 %)

Lage der Lärmschutzwände

Die Entscheidung, ob die Lärmschutzwände hinter der ehemaligen Tankstelle oder direkt an der B 15 verlaufen soll, hat erhebliche Auswirkungen auf die Kosten der Maßnahme.

Folgende Werte für Gründung und Wandfläche werden angenommen: Gründung ca. 360 €/m brutto und Wandfläche ca. 315 €/m² brutto.

Verläuft die Wand hinter der ehemaligen Tankstelle, so ist inzwischen bekannt, dass neben der vergrößerten Wandfläche mit erheblichem Mehraufwand bei der Gründung gerechnet werden muss (ca. Faktor 3). Insgesamt ergeben sich hier folgende Kosten:

- Gründung = 110 m * 360 €/m * 3 ca. 120.000 €
- Wandfläche = 110 m * 4 m * 315 €/m² ca. 140.000 €

Verläuft die Wand direkt an der B 15, kann die Gründung herkömmlich durchgeführt werden. Hier ergeben sich für die Wand folgende Kosten:

- Gründung = 70 m * 360 €/m ca. 25.000 €
- Wandfläche = 70 m * 3 m * 315 €/m² ca. 66.000 €

Durch die Erstellung der neuen Zufahrt zum Grundstück der ehemaligen Tankstelle beträgt die Kostenersparnis deutlich über 100.000 €.



3.3.3.2 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Höhe der Lärmschutzwände

Die Wandlösung mit einer Höhe von 2,0 m hätte eine nur unzureichende Wirkung.

Die Variante Vollschutz hat bei maximalen Investitionskosten nur minimale Vorteile gegenüber den anderen Varianten, ausgenommen der Wandlösung mit einer Höhe von 2,0 m.

Die Lärmschutzwände mit einer Wandhöhe von 3,0, 4,0 bzw. 5,0 m haben annähernd die gleiche Wirkung, so dass die Variante mit einer Wandhöhe von 3,0 m über Fahr- bahnoberkante der B 15 die wirtschaftlichste und von ihrer Wirkung her zielführendste Lösung darstellt.

Lage der Lärmschutzwände

Die Lage direkt an der B 15 ist deutlich günstiger und zudem wegen der Lage der Wand möglichst nah an der Lärmquelle lärmtechnisch wirksamer als die Führung hinter dem Gelände der ehemaligen Tankstelle. Die Lösung an der B 15 ist daher wirtschaftlicher.

3.4 Gewählte Variante

Aufgrund einer Abwägung der Wirkung der Lärmschutzwände zu den Herstellungskosten und dem Eingriff in private Belange wird die Variante der parallel zur B 15 verlaufenden Lärmschutzwände mit einer Wandhöhe von 3,0 m über der Fahrbahn der B 15 gewählt. Die ehemaligen Tankstelle muss neu angebunden werden.

Bei Führung der Lärmschutzwände hinter der ehemaligen Tankstelle würden die Kosten stark ansteigen, da aufgrund der Platzverhältnisse eine Bohrpfahlgründung nicht möglich ist. Zudem würde sich die Wandlänge erhöhen und die Wirkung abnehmen, da die Wand hinter der ehemaligen Tankstelle weiter von der Lärmquelle entfernt steht. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wäre deutlich verringert.



4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME

4.1 Standort

Die Lärmschutzwände werden beidseits der B 15 als absorbierende Lärmschutzwände ausgeführt.

Die Achslage der Wand befindet sich mindestens 1,70 m abseits des jeweiligen Fahrbahnrandes, so dass zwischen den vorhandenen Schutzeinrichtungen (einfache Distanzschutzplanke) nach Erstellung der Wand noch ein Arbeitsraum von über 1,35 m auf der Straßenseite der Wand bestehen bleibt und damit den Anforderungen an den Verformungsbereich der vorhandenen EDSP genügt wird.

Die Höhe der Lärmschutzwände beträgt durchgängig mind. 3,0 m über Fahrbahnoberkante. Je nach anstehendem Gelände betragen die einzelnen Wandelemente zwischen 3,0 und 4,0 m. Durch das Längsgefälle der bestehenden B 15 ist zur Optimierung der Wandhöhen eine Abstufung der Wände erforderlich. Hier erfolgt die Abstufung in Schritten von 0,25 m.

Die Lärmschutzwände werden absorbierend mit Holz-Wandelementen mit einer Regelbreite von 4 m ausgeführt. Die Holzelemente werden auf Stahlpfosten (EPBE 160) eingebunden. In der Regel erfolgt die Pfosteneinbindung mit Füllbeton in Rammrohr. In Bereichen, in denen ein Rammrohr ungeeignet erscheint, hier vor allem im nördlichen Bereich der B 15, werden vereinzelt Bohrpfähle erforderlich.

4.2 Querschnittsgestaltung

Die Böschungen werden durch den Bau der Lärmschutzwände nicht wesentlich betroffen und werden nicht verändert.

Die Lärmschutzwände verlaufen in der Regel in einem Achsabstand von 1,70 m zur bestehenden Schutzeinrichtung (ESP) der Bundesstraße. Der Bereich zwischen ESP und der Lärmschutzwände erhält aus Gründen des Unterhalts eine Asphaltbefestigung.



4.3 Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten

Durch den Bau der Lärmschutzwände werden keine Änderungen im Wegenetz erforderlich.

Die Anfahrtsfelder für die Ein- und Ausfahrten der Tankstelle nördlich der B 15 werden durch die Wand nicht beeinträchtigt.

Durch den Bau der südlich der B 15 gelegenen Lärmschutzwand wird die direkte Zufahrt der ehemaligen Tankstelle Flur-Nr. 3865/2 unterbrochen. Als Ersatz wird zur Erschließung des Grundstücks die Alte Regensburger Straße **mittels eines Eigentümerweg** verlängert (siehe Planunterlagen). Die **Zufahrt zu Flur-Nr. 3865/2 im Anschluss an die Verlängerung der Alten Regensburger Straße** wird mit einer Fahrbahnbreite von ~~3,50 m~~ **3,00 m** ausgeführt und erhält einen Oberbau aus Asphalt.

4.4 Besondere Anlagen

Es sind keine besondere Anlagen eingeplant.

4.5 Ingenieurbauwerke

Im Bereich der Lärmschutzwände befindet sich ein Brückenbauwerk. Hierbei handelt es sich um die Unterführung eines Geh- und Radweges unter der 4-streifigen B 15 neu auf Höhe der Alten Regensburger Straße. In diesem Bereich werden die Lärmschutzelemente um rd. 1,50 m nach Norden bzw. nach Süden von der B 15 abgerückt. Das Bauwerk wird somit nicht betroffen. Es ist später ausreichend Arbeitsraum für Sanierungsarbeiten, vor allem im Kappenbereich des Bauwerks vorhanden.

Die Höhenlage der Unterkante der Lärmschutzwände werden so gewählt, dass die lichte Höhe des Geh- und Radwegs im Bereich der Querung $\geq 2,50$ m beträgt.

4.6 Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen sind nicht betroffen.

4.7 Leitungen

Beidseits der B 15 befinden sich zahlreiche Ver- und Entsorgungsleitungen.



Verlegungen bzw. Sicherung von Leitungen sind im nördlichen Abschnitt während der Gründungsarbeiten auf Höhe Bau-km 0 + 480 bis 0 + 575 erforderlich, im südlichen Bereich befindet sich bei der ehemaligen Tankstelle eine Fernmeldefreileitung, die gesondert gesichert werden muss.

Bei Bau-km 0 + 343 verläuft ein Betondurchlass DN 1000 unter der B 15. Er diente früher zur Entwässerung der Straße, hat aber keine Funktion mehr und ist in Teilbereichen verfüllt. Im Zuge der Gründung der nördlichen Lärmschutzwand ist die Lage des Durchlasses zu beachten.

4.8 Baugrund, Erdarbeiten

Nach Ergebnis der Baugrunderkundung durch das Büro IFB Eigenschenk vom 13. Juni 2013 liegen im Untersuchungsraum teilweise schwierige Baugrundverhältnisse vor. Dabei handelt es sich um weiche und organische Böden bzw. unkontrolliert geschüttete Auffüllungen.

Als Gründungsempfehlung wird hier die Gründung der Lärmschutzwände auf Bohrpfähle gegeben, um die wenig tragfähigen Böden zu durchstoßen und Setzungen zu vermindern. Grundsätzlich wird eine Gründung mittels Rammrohr und Pfosteneinbindung mit Füllbeton vorgesehen. Bei unzureichender Standfestigkeit des vorliegenden Baugrunds besteht in Einzelfällen die Erfordernis, die Gründung über einen Bohrpfahl zu versehen.

Bei der Erstellung der Gründung wird ein Beweissicherungsverfahren für die betroffenen Gebäude vorgesehen.

4.9 Entwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser der Straße wird über das Bankett und die Böschung zum Böschungsfuß geführt und flächig über die Böschung versickert.

Hierzu wird pro Elementabschnitt der Wand ein Rohrdurchlass vorgesehen, um das anfallende Oberflächenwasser der B 15 weiterhin flächig über die Böschung und Mulden versickern zu lassen. ~~Die Durchlässe hinter der Wand werden auf gleicher Höhe mit der Betonschutzwand Stahlschutzplanke ausgeführt.~~



Auf diese Weise wird das System der bestehenden Oberflächenentwässerung nahezu beibehalten. Durch den Bau der Lärmschutzwände werden lediglich die Flächen zwischen Schutzplanke und Lärmschutzwände versiegelt.

Das Oberflächenwasser im Bereich des neuen Eigentümerweges, welcher als Erschließung der ehemaligen Tankstelle (Flur-Nr. ~~3865/2~~^{*}) dient, wird über Straßeneinläufe und Verrohrung zu einer neu zu erstellenden Versickerfläche geführt und ortsnah geregelt über die belebte Bodenzone versickert. * 3685/2

4.10 Straßenausstattung

Zusätzliche Beschilderungen, Markierungen, Verkehrssignalanlagen oder Straßenbeleuchtungen werden durch die Maßnahme nicht erforderlich. Im Bereich der B 15 in Fahrtrichtung Landshut ist eine wegweisende Beschilderung, die auf Gittermasten und 2 Einzelfundamenten gegründet ist, abzubauen und durch eine neue Konstruktion zu ersetzen.

Der Vorwegweiser wird als Ersatz vor dem östlichen Ende der nördlich der Bundesstraße geplanten Lärmschutzwand angeordnet

Vor dem östlichen Ende der nördlich der B 15 liegenden Wand ist ein Anpralldämpfer vorzusehen, da hier aufgrund der Tankstellenausfahrt die Schutzplanke am Fahrbahnrand unterbrochen ist und das erste Wandelement ansonsten ein gefährliches Hindernis für von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge bilden würde.



5. ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

5.1 Beeinträchtigung von streng geschützten Arten

Es ist kein Vorkommen von streng geschützten Arten im Untersuchungsgebiet bekannt. Durch den Bau der Lärmschutzwände erfolgt keine Beeinträchtigung von potentiell vorkommenden streng geschützten Arten.

Die notwendigen Gehölzrodungen werden in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. durchgeführt. Dadurch kann eine Zerstörung von Nist- und Aufzuchtstätten vermieden werden.

5.2. Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten

Im Planungsgebiet gibt es keine FFH- oder SPA-Gebiete. Eine Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG ist daher **nicht** erforderlich.



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

6.1 Maßnahmen zum Gewässerschutz

Das System der Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers über Bankette, Böschungen und die belebte Bodenzone der Mulden bleibt bestehen. Maßnahmen zum Gewässerschutz werden nicht erforderlich.

6.2 Landschaftspflegerische Maßnahmen

6.2.1 Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen

Die Ausgleichsermittlung basiert auf der BayKompV, die am 01.09.2014 in Kraft getreten ist.

Durch den geplanten Eingriff werden Grünflächen und Gehölzbestände junger bis mittlerer Ausprägung an der B 15 zum Teil versiegelt und zum Teil überbaut.

Der betroffene Biotop-/Nutzungstyp „Grünflächen und Gehölzbestände junger bis mittlerer Ausprägung entlang von Verkehrswegen“ (V 51) wird gemäß der Biotopwertliste mit 3 Wertpunkten bewertet. Die Lage innerhalb der Beeinträchtigungszone von 50 m neben der B 15 ist gemäß den Vollzugshinweisen zur BayKompV für den staatlichen Straßenbau für Biotop-/Nutzungstypen mit Wertpunkten < 6 nicht anzurechnen.

Eine tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation befindet sich im Anhang.

6.2.2 Maßnahmenkonzept

Ausgleichspflichtige Eingriffe:

- Unmittelbare Veränderung (Überbauung) von ortsbildprägenden Gehölzbeständen an Straßen
- Versiegelung von Grünflächen zwischen Lärmschutzwänden und Fahrbahnrand

Ausgleichskonzept:

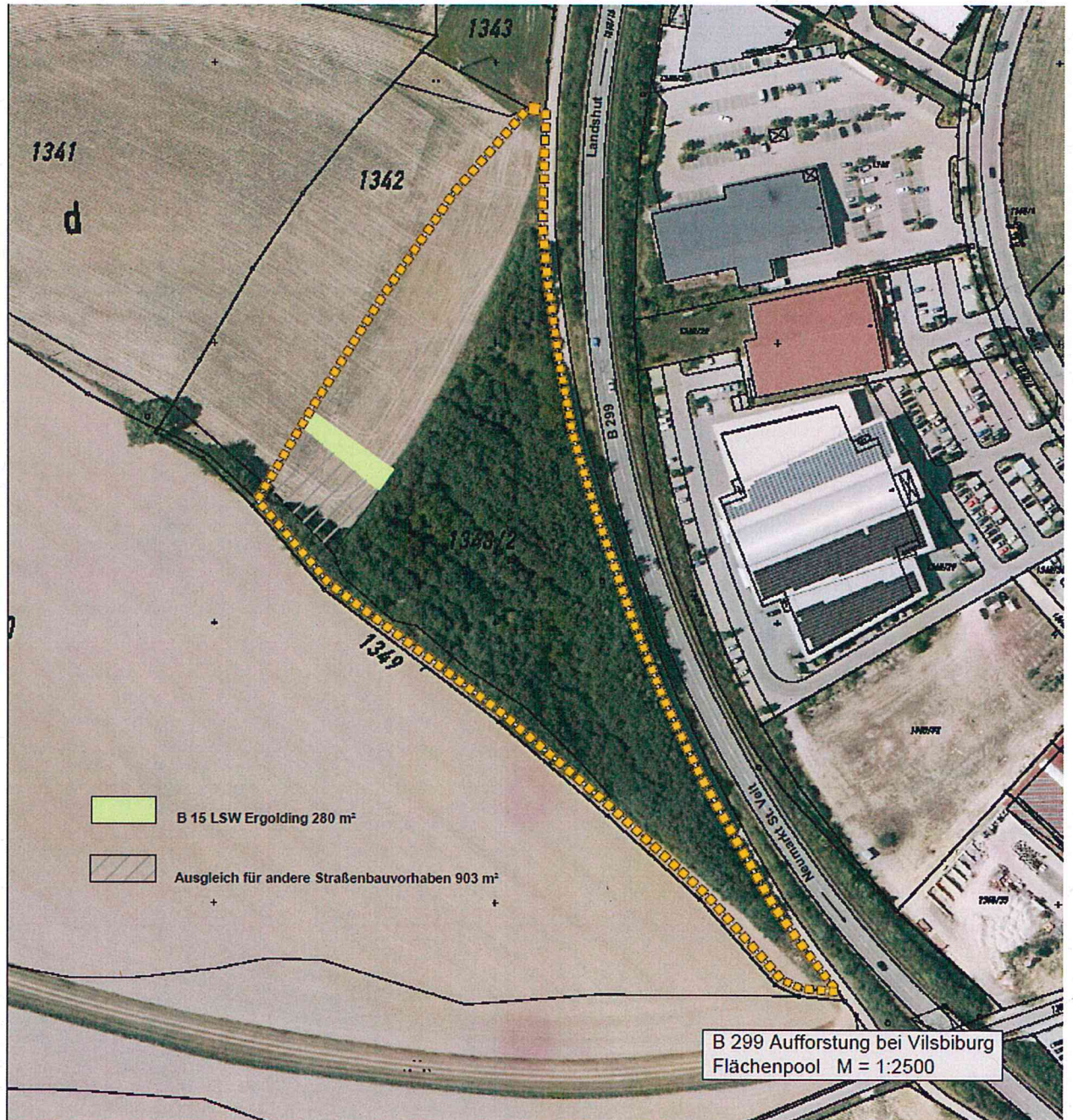
Durch die notwendige Entfernung der straßenbegleitenden Gehölze und die Versiegelung der Bankettbereiche sind Ausgleichsmaßnahmen vorzunehmen.



Die Lärmschutzwände wurde sehr nah am Fahrbahnrand geplant, so dass eine Eingrünung der Wand auf der Straßenseite nicht möglich ist. Auf der straßenabgewandten Seite kann keine Eingrünung erfolgen, da die Wand regelmäßig geprüft und gewartet werden muss. Dafür ist ein ausreichend breiter Streifen vorzusehen.

6.2.3 Maßnahmenübersicht

Als Ausgleich zu diesem Bauprojekt wird der Ausgleichsflächenbedarf von gerundet 280 m² vom Ausgleichsflächenpool des Staatlichen Bauamtes Landshut für den Landkreis Landshut abgebucht. Der Flächenpool besteht aus einer Teilfläche der Fl. Nr. 1348/2, Gmkg. Vilsbiburg, mit einer Gesamtfläche von rund 5.000 m². Davon stehen für Ausgleichszwecke noch rund 4.100 m² zur Verfügung.



Die Ausgleichsfläche A 1 wurde bisher als Acker genutzt und liegt an der B 299 bei Vilsbiburg. Die Fläche wurde im Herbst 2014 mit Laubgehölzen aufgeforstet. Das Pflegeziel ist die Entwicklung eines standortgerechten Laubwaldes alter Ausprägung (L 61), der mit 12 Wertpunkten gemäß der Biotopwertliste bewertet ist. Für den erhöhten Entwicklungszeitraum bis zur vollständigen Funktionserfüllung der Maßnahme werden 3 Wertpunkte vom Gesamtwert abgezogen.

Das Maßnahmenblatt der Ausgleichsmaßnahme befindet sich im Anhang.

Die Böschungsflächen hinter den Lärmschutzwänden werden mit autochthonem Saatgut begrünt.



7. KOSTEN

Kostenträger der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Staatliche Bauamt Landshut.

Die Gesamtkosten für die Maßnahme werden auf **1.550.000,00 € brutto** veranschlagt.



8. VERFAHREN

8.1 Grunderwerb

Die für den Bau der Lärmschutzwände erforderlichen Flächen sind überwiegend im Besitz der öffentlichen Hand. Im Bereich der ehemaligen Tankstelle südlich der B 15 und gegenüber im Ausfahrtsbereich der Tankstelle an der Nordseite der B 15 wird **neben der vorübergehenden Inanspruchnahme von Flächen auch Erwerb von privaten Grundstücksflächen erforderlich.**

8.2 Aktiver Lärmschutz

Beim Bau der Lärmschutzwände handelt es sich um eine Maßnahme, für die die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich ist.

Im Rahmen der Planfeststellung wird auch die Widmung der Lärmschutzwände geregelt.

Außerdem umfasst die Planfeststellung alle weiteren erforderlichen wasserrechtlichen, naturschutzrechtlichen und denkmalschutzrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnisse. Soweit gesetzliche Ausnahmen erforderlich sind, erfasst der Planfeststellungsantrag auch diese Fälle.



9. LÄRMSANIERUNG DURCH PASSIVEN LÄRMSCHUTZ

Die Verkehrslärmsanierung durch passiven Lärmschutz soll außerhalb eines Planfeststellungsverfahrens bei Beantragung geprüft und ausgeführt werden.



10. DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME

Die Baumaßnahme wird in 2 Abschnitten durchgeführt. Der erste Abschnitt ist die Ausführung der Lärmschutzwände auf der Nordseite. Hier wird im Zuge der Baumaßnahme die Sperrung einer Fahrspur in Richtung Landshut erforderlich. Die Bauzeit wird auf 6 Wochen geschätzt.

Der 2. Abschnitt ist die Ausführung der südlichen Lärmschutzwand. Hier wird ebenfalls ein Fahrstreifen in Richtung Essenbach / A 92 gesperrt. Die Bauzeit für diesen Abschnitt beträgt geschätzt 2 Monate.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der B 15 muss während der Bauzeit der Verkehr auf der B 15 dauerhaft aufrechterhalten werden und es muss versucht werden, die Sperrungen der Fahrstreifen auf eine Mindestzeit zu reduzieren.

Anlage 1

Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Teil 1)

Betroffene Funktionen: B: Flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume (§ 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 BayKompV); H: Nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume (§ 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BayKompV); **BO:** Bodenfunktion besonderer Bedeutung; **W:** Wasserfunktion besonderer Bedeutung; **K:** Klimafunktion besonderer Bedeutung, **L:** Landschaftsbildfunktion / landschaftsgebundene Erholungsfunktion („BO“, „W“, „K“ und „L“; § 5 Abs. 3 Satz 2 BayKompV).

Maßnahmen: V: Vermeidungsmaßnahme, A: Ausgleichsmaßnahme, E: Ersatzmaßnahme.

Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation			
Projektbezeichnung B 15 LSW Ergolding	Vorhabenträger Bundesrepublik Deutschland	Staatisches Bauamt Landshut	Bezugsraum Straßenböschungen B 15
maßgebliche Konflikte	Dimension, Umfang	zugeordnete Maßnahmenkomplexe / Einzelmaßnahmen	Kompensations- umfang
Betroffene maßgebliche Funktionen - Versiegelung von Grünflächen junger bis mittlerer Ausprägung an der B 15 zwischen Fahrbahnrand und Lärmschutzwand	1128 m ²	- A 1 - Aufforstung einer Ackerfläche mit standortgerechtem Laubwald bei Vilsbiburg	280 m ²
- Rodung bzw. Überbauung von Gehölzbeständen junger bis mittlerer Ausprägung an den Straßenböschungen der B 15 für den Bau einer Lärmschutzwand	1318 m ²	- A 1 - Aufforstung einer Ackerfläche mit standortgerechtem Laubwald bei Vilsbiburg	280 m ²

Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Teil 2):

Kompensationsbedarf und –umfang nach der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV)

1 Kompensationsbedarf für die flächenbezogen bewertbaren Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume (§ 7 Abs. 2 Satz 1 BayKompV)		Bezugsraum Straßenböschungen B 15			
Code	Betroffene Biotop-/Nutzungstypen	Bewertung in Wertpunkten ¹⁾	Vorhabensbezogene Wirkung ²⁾	Beeinträchtigungsfaktor (Intensität der vorhabensbezogenen Wirkungen)	Kompensationsbedarf in Wertpunkten
	Bezeichnung ¹⁾				
V 51	Grünflächen und Gehölzbestände junger bis mittlerer Ausprägung entlang von Verkehrsflächen	3	V U	1,0 0,7	1128 922
Summe Kompensationsbedarf für die flächenbezogen bewertbaren Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume in Wertpunkten					1950

1) Gleiche Biotop-/Nutzungstypen mit unterschiedlicher Bewertung in Wertpunkten werden gesondert aufgeführt. Ggü. dem Grundwert um einen Wertpunkt aufgewertete Biotop- und Nutzungstypen werden mit „*“ gekennzeichnet.

2) Code der vorhabensbezogenen Wirkungen:

- V Versiegelung (dauerhafte Überbauung mit nicht wiederbegrünt Flächen wie z. B. versiegelte Flächen, befestigte Wege, Bankette sowie Mittelstreifen).
 - U Ueberbauung (dauerhafte Überbauung mit wiederbegrünt Böschungs- und sonstigen Straßennebenflächen).
 - B Betriebsbedingte Wirkungen.
 - Z Zeitlich vorübergehende Überbauung/Inanspruchnahme (Zufahrtswege, Lagerflächen, Baustelleneinrichtungen, Ersatzstraßen u. ä. während der Bauzeit).
 - K Verkleinerung/Isolation von Biotopen, sodass die verbleibende Restfläche ihren Biotopwert weitgehend verliert.
- Aufwertung entspr. § 7 Abs. 5 BayKompV i. V. m. Vollzugshinweisen Straßenbau (negative Werte).
- L Entlastung bisher von betriebsbedingten Wirkungen belastete Fläche
 - S EntSiegelung mit Folgenutzung „keine Kompensationsmaßnahme“ (in Spalte „Betroffene Biotop-/Nutzungstypen“ ist der Zieltyp nach Entsiegelung angegeben).

2 Kompensationsumfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume in Wertpunkten (WP)										
Kompensationsmaßnahme Nr.	Ausgangszustand nach der Biotop- u. Nutzungstypenliste			Prognosezustand nach der Biotop- u. Nutzungstypenliste			Kompensationsmaßnahme			
	Code	Bezeichnung ¹⁾	Bewertung in WP ¹⁾	Code	Bezeichnung ¹⁾	Bewertung in WP ¹⁾	Berücksichtigung Prognosewert	Fläche (m ²)	Aufwertung ²⁾	Kompensationsumfang in WP
2 A	A11	Intensiv bewirtschafteter Acker	2	L61	Sonstige standortgerechte Laubwälder alter Ausprägung	12	-3	280	7	1960
Summe Kompensationsumfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume in Wertpunkten										
1960										

1) Gleiche Biotop-/Nutzungstypen mit unterschiedlicher Bewertung in Wertpunkten werden gesondert aufgeführt.

Gegenüber dem Grundwert um einen Wertpunkt aufgewertete Biotop- und Nutzungstypen sind mit „+“ gekennzeichnet.

2) Die Berücksichtigung der Vorbelastung straßennaher Kompensationsflächen entspr. der Vollzugshinweise Straßenbau, zu § 8 Abs. 1, ist mit „-“ gekennzeichnet

Anlage 3

Maßnahmenblatt – Einzelmaßnahme		
Projektbezeichnung <i>B 15 Lärmschutz Ergolding</i>	Vorhabenträger <i>Bundesrepublik Deutschland Freistaat Bayern Staatliches Bauamt Landshut</i>	Maßnahmen-Nr. A 1
Bezeichnung der Maßnahme <i>Laubwald Aufforstung</i>		Maßnahmentyp A Ausgleichsmaßnahme
Lage der Maßnahme <i>Die Ausgleichsfläche liegt an der B 299 bei Vilsbiburg im Anschluss an eine bereits aufgeforstete Fläche</i>		
Begründung der Maßnahme		
<input checked="" type="checkbox"/> Ausgleich für Konflikt <i>ohne Nummer,</i>		
Auslösende Konflikte / notwendiger Maßnahmenumfang <i>Ohne Nummer Versiegelung und Überbauung von Grünflächen und Gehölzbeständen junger bis mittlerer Ausprägung entlang von Verkehrswegen (V51), Bewertung mit 3 Wertpunkten</i>		
Ausgangszustand der Maßnahmenflächen <i>Die Ausgleichsfläche A 1 an der B 299 bei Vilsbiburg wurde bislang als intensiv genutzter Acker (A11) bewirtschaftet. Die Fläche wurde mit standortgerechten Laubgehölzen aufgeforstet.</i>		
Zielkonzeption der Maßnahme <i>Auf der Ausgleichsfläche A 1 soll ein standortgerechter Laubwald alter Ausprägung (L61) mit einem vielgestaltigen Waldmantel und Waldsaum entstehen. Der kleinflächige Laubwald soll Lebensraum bzw. Trittsteinbiotop vor allem für Kleinsäuger und hecken- bzw. waldbewohnende Vogelarten sein.</i>		