

Aktenzeichen: 32-4354.21-30/B 20

Regierung von Niederbayern



Planfeststellungsbeschluss

Bundesstraße 20 Eggenfelden - Straubing

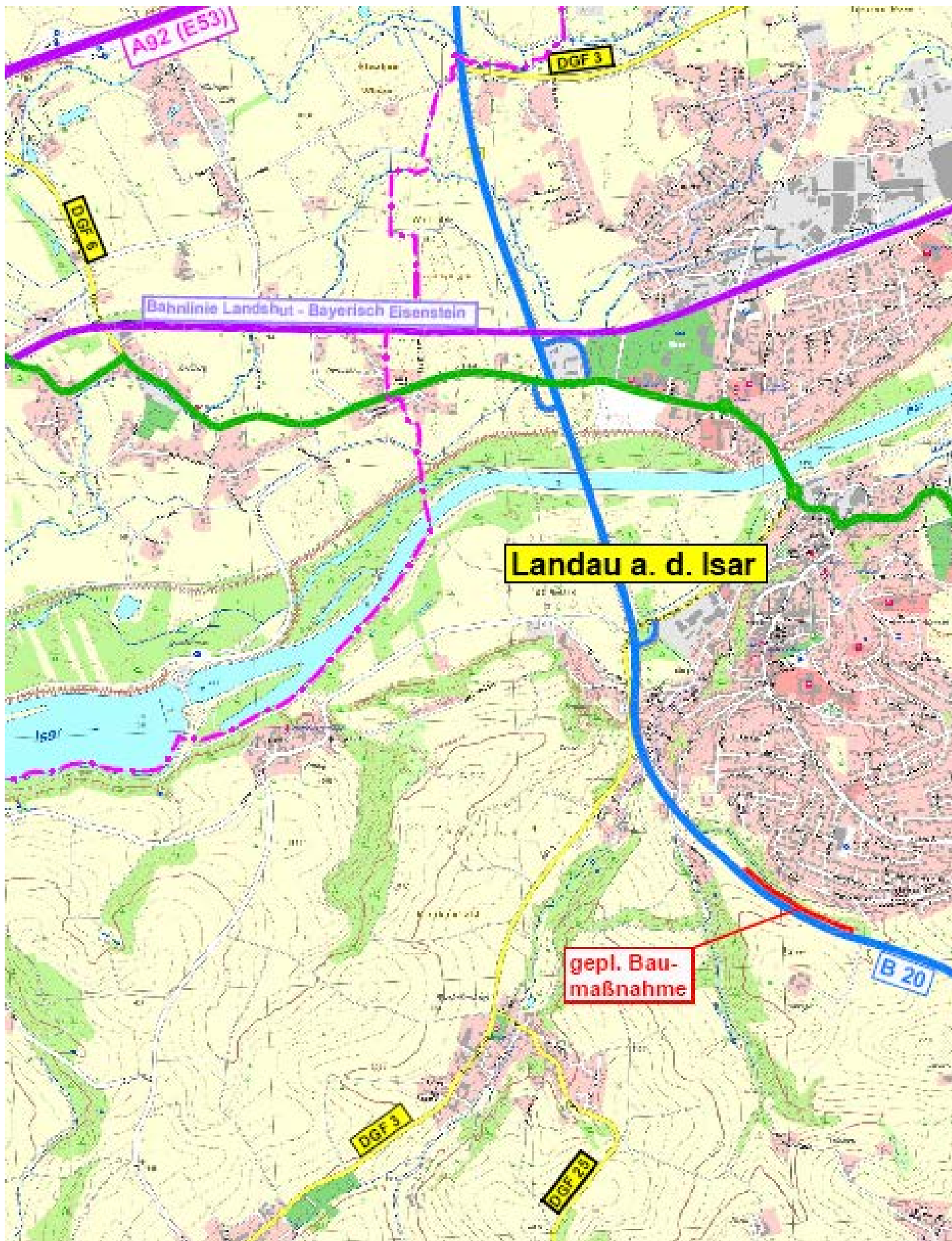
**Bau einer Lärmschutzwand bei Landau a. d. Isar
(Abschnitt 1500, Station 0,800 bis Abschnitt 1500, Station 1,250)**

Landshut, 2.8.2012

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	2
<u>Skizze des Vorhabens</u>	3
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u>	4
A <u>Tenor</u>	6
1. <u>Feststellung des Plans</u>	6
2. <u>Festgestellte Planunterlagen</u>	6
3. <u>Nebenbestimmungen</u>	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	7
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	7
3.4 Verkehrslärmschutz	7
4. <u>Entscheidungen über Einwendungen</u>	7
5. <u>Kostenentscheidung</u>	7
B <u>Sachverhalt</u>	8
1. <u>Beschreibung des Vorhabens</u>	8
2. <u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u>	8
C <u>Entscheidungsgründe</u>	10
1. <u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u>	10
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	10
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	10
2. <u>Materiell-rechtliche Würdigung</u>	11
2.1 Grundsätzliche Voraussetzungen der nachträglichen Verkehrslärmvorsorge	11
2.2 Rechtsgrundlage der Verkehrslärmvorsorge	13
2.3 Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG	14
2.4 Naturschutz- und Landschaftspflege	16
2.5 Gewässerschutz	19
2.6 Landwirtschaft als öffentlicher Belang	19
2.7 Belange der Stadt Landau a. d. Isar	19
2.8 Sonstige öffentliche Belange	20
2.9 Private Einwendungen	20
2.10 Gesamtergebnis	24
3. <u>Kostenentscheidung</u>	24
<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	24
<u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u>	25

Skizze des Vorhabens



Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer

FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBl	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

32-4354.21-30/B 20

**Vollzug des FStrG;
Bundesstraße 20, Eggenfelden - Straubing;
Bau einer Lärmschutzwand bei Landau a. d. Isar von Abschnitt 1500, Station 0,800 bis
Abschnitt 1500, Station 1,250)**

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Bau einer Lärmschutzwand an der Bundesstraße 20 (östliche Straßenseite, von Abschnitt 1500, Station 0,800 bis Abschnitt 1500, Station 1,250) bei Landau a. d. Isar mit den aus Ziffer 3 dieses Beschlusses sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

1	Erläuterungsbericht vom 31.3.2011, mit Roteintragungen	
2	Übersichtskarte vom Feb. 2011 (nachrichtliche Anlage)	1 : 25.000
3	Übersichtslageplan vom 31.3.2011	1 : 5.000
6	Querschnitt Lärmschutzwand vom 31.3.2011, mit Roteintragungen	1 : 100
7.1	Lageplan vom 31.3.2011, mit Roteintragungen	1 : 1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis vom 31.3.2011, mit Roteintragungen	
8	Höhenplan vom 31.3.2011, mit Roteintragungen	1 : 1.000/100
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen vom 31.3.2011	
11.2	Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen vom 31.3.2011	1 : 1.000
12	Unterlage zum Naturschutzrecht vom 31.3.2011, mit Roteintragungen	
13	Unterlage zum Wasserrecht vom 31.3.2011	
14.1	Grunderwerbsplan vom 31.3.2011	1 : 1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 31.3.2011	

Die Unterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Landshut erstellt.

3. Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist der **unteren Naturschutzbehörde, Landratsamt Dingolfing Landau**, frühzeitig bekannt zu geben.

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

3.2.1 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) unverzüglich der **unteren Denkmalschutzbehörde** zu melden sind. Evt. notwendige Ausgrabungen sind vom Vorhabensträger zu beauftragen und zu finanzieren.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.3.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.

3.3.2 Die Rodung von Gehölzen darf nur in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar vorgenommen werden.

3.3.3 Die Lärmschutzwand ist auf der Westseite (zur Straße) mit Holz zu verkleiden.

3.3.4 Auf der Ostseite der Lärmschutzwand sind in Abstimmung mit dem Bund Naturschutz und dem Landesbund für Vogelschutz 10 Nisthilfen für Vögel und 5 Nisthilfen für Fledermäuse anzubringen.

3.3.5 Die geplanten Kompensationsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein.

3.3.6 Die für Kompensationsmaßnahmen festgesetzte Fläche ist gemäß Art. 9 BayNatSchG dem Bayerischen Landesamt für Umwelt für das Ökoflächenkataster zu melden.

3.4 Verkehrslärmschutz

3.4.1 Die Lärmschutzwand ist mit einem Abstand von höchstens 2,5 m zum Fahrbahnrand der Bundesstraße und in einer Höhe von 4 m über Fahrbahnoberkante herzustellen, wobei die Fahrbahnoberkante in der Mitte der dreistreifigen Fahrbahn gemessen wird.

3.4.2 Die Eigentümer der Grundstücke Flnrn. 833/7, 833/11 und 833/12, jeweils Gemarkung Landau a. d. Isar, haben gegen den Vorhabensträger einen grundsätzlichen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabensträger nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

4. Entscheidungen über Einwendungen

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

5. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesstraße 20 wurde 1963 als Umgehungsstraße der Stadt Landau a. d. Isar gebaut. Im Jahr 1995 wurde im Steigungsbereich südwestlich von Landau a. d. Isar zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität von Str.-km 20,788 (entspricht Abschnitt 1500 Station 1,846) bis Str.-km 23,218 (entspricht Abschnitt 1480 Station 0,880) ein Zusatzfahrstreifen angebaut.

In der Plangenehmigung des Zusatzfahrstreifens vom 15.12.1994 Nr. 225-4354.2-22/B 20 ging man von einer Prognosebelastung von ca. 13.400 Kfz/Tag im Jahr 2010 aus (Lkw-Anteil 12,7 % am Tag/15,9 % bei Nacht, SV-Anteil 1.470 Kfz/Tag) und verneinte eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Im Vergleich zur Vorbelastung war keine wesentliche vorhabensbedingte Verkehrslärmerhöhung zu erwarten. Aufgrund von mehreren Anfragen und Beschwerden wurde diese Verkehrslärmbeurteilung anhand von aktuellen Verkehrszahlen überprüft und man kam in einer Verkehrszählung 2009 bereits auf 16.150 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehrsanteil von 16,5 %. Die „amtliche“ Verkehrszählung 2010 ergab eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von 15.258 Kfz/Tag, davon 2.647 Fz. Schwerverkehr.

Nach der Durchführung von Verkehrslärberechnungen kam man zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung des gesamten Zeitraumes von 30 Jahren seit Verkehrseröffnung (1995), also Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2025, Anspruch auf nachträgliche Verkehrslärmschutzmaßnahmen bei drei Wohngebäuden bestehen kann bzw. bis 2025 entstehen kann.

2009 wurden Anträge auf nachträgliche Schutzmaßnahmen gestellt.

Unter Berücksichtigung der Gesamtsituation untersuchte das Staatliche Bauamt die Möglichkeiten von aktiven Schutzmaßnahmen und kam auf eine Lösung östlich entlang der B 20 mit einer 350 m langen und 4 m hohen reflektierenden Lärmschutzwand mit je 50 m langen Anpassungsbereichen anbindend an die bestehenden Erdwälle/Geländeeinschnitte am Bauanfang und Bauende. Von dieser Lärmschutzwand sollen nicht nur die Bewohner der Anwesen mit gesetzlichem Lärmschutzanspruch (derzeit zwei/bis 2025 drei) profitieren, sondern auch eine größere Zahl weiterer Anwohner in den Wohngebieten neben der Bundesstraße.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 31.3.2011 beantragte das Staatliche Bauamt Landshut für den Bau dieser Lärmschutzwand die Planfeststellung nach dem FStrG.

Die Regierung von Niederbayern leitete daraufhin mit Schreiben vom 8.4.2011 das Anhörungsverfahren ein. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 2. Mai bis 10. Juni 2011 bei der Stadt Landau a. d. Isar nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Landau a. d. Isar oder der Regierung von Niederbayern bis spätestens 24.6.2011 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Die Regierung gab folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Vereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben:

- Stadt Landau a. d. Isar
- Landratsamt Dingolfing-Landau
- Wasserwirtschaftsamt Landshut
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, München
- Vermessungsamt Landau a. d. Isar
- Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz, Bezirksgeschäftsstelle Niederbayern
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich das Staatliche Bauamt Landshut mit Schreiben vom 21.9.2011.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 25.1.2012 im Sitzungssaal der Stadt Landau a. d. Isar erörtert. Den Behörden, Trägern öffentlicher Belange, Vereinigungen sowie den Einwendern wurde der Termin der Erörterung mitgeteilt; im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung in der Stadt Landau a. d. Isar.

Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)

Die Regierung von Niederbayern ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Lärmschutzanlagen sind Bestandteil des Straßenkörpers und gehören gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG zur Bundesfernstraße, bedürfen also grundsätzlich der Behandlung in einem Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren. Wegen des großen Kreises von möglicherweise in ihren Belangen tangierten Eigentümern wurde das (öffentliche) Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Wegen der vorliegenden Anträge nach **Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG** auf nachträgliche Verkehrslärmschutzmaßnahmen erfolgt hier gleichzeitig die Prüfung, ob die ins Verfahren gebrachte Anlage ausreicht, diese Schutzansprüche zu erfüllen. Insoweit muss also nicht gesondert durch Bescheid über diese Anträge entschieden werden, sondern erfolgt die Entscheidung zusammen mit dem Planfeststellungsbeschluss für die Ergänzung der Bundesstraße.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Die Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens, für das als solches eine UVP-Pflicht besteht (hier Nr. 14 der Anlage 1 zu § 3 UVPG) kann nach § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sein, falls die in Anlage 1, Spalte 1 angegebenen Größen- und Leistungswerte überschritten werden. Dies ist hier aber nicht der Fall.

Gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. § 3c Satz 1 und 3 UVPG ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles vorgesehen. Diese Vorprüfung nach § 3c UVPG i. V. m. der Anlage 2 zum UVPG ergab, dass für den Bau der Lärmschutzwand eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist.

Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind aber in den Planunterlagen dargestellt, von den beteiligten Stellen benannt und in der Planfeststellung berücksichtigt.

Die Bekanntmachung dieses Ergebnisses erfolgt mit der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Grundsätzliche Voraussetzungen der nachträglichen Verkehrslärmvorsorge

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des Wohls der Verkehrslärmbetroffenen unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist.

Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind die Bundesfernstraßen im einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dabei sind auch insbesondere die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Auch die Umgestaltung bzw. Ausstattung einer Straße mit Zubehör, die nicht dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis, sondern dem verbesserten Schutz anderer Belange z. B. dem Schutz der Anlieger dient, kann in den Aufgabenbereich des Straßenbaulastträgers fallen und dem Kriterium der Planrechtfertigung genügen („Schutzplanung“).

Die zur Planfeststellung beantragte Verkehrslärmschutzanlage genügt dem, was zum Schutz der Betroffenen nach der Rechtslage zum Zeitpunkt der Plangenehmigung angeordnet hätte werden müssen. Somit muss über die Anträge nach Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG nicht durch gesonderten Bescheid entschieden werden, sondern kann alles in diesem Planfeststellungsbeschluss behandelt werden (Bader, Ronnellenfisch, § 75 VwVfG Rdnr. 50).

Nach **Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG** und der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 07.03.2007, Az. 9 C 2.06) kann die Anordnung von nachträglichen Verkehrslärmvorsorgemaßnahmen durch die Planfeststellungsbehörde zu Lasten des Straßenbaulastträgers erfolgen, wenn **nicht voraussehbare Wirkungen** eingetreten sind, die eine erhebliche Steigerung der Lärmeinwirkungen bedeuten und die dem Betroffenen bei Vorhersehbarkeit dieser Wirkungen nach der Rechtslage, die dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde lag, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gegeben hätten. Zu betrachten ist ein Zeitraum von 30 Jahren ab Verkehrseröffnung. Ausgeschlossen ist ein solcher Anspruch, wenn dem Planfeststellungsbeschluss eine fehlerhafte Prognose zu Grunde lag (BVerwG vom 1.7.1988 Az. 4 C 49/86). Eine gravierende Differenz zwischen Prognose und tatsächlicher Verkehrsentwicklung, die sich nicht plausibel begründen lässt, ist Indiz für eine fehlerhafte Prognose (BayVG vom 28.05.1991 Az. 8 B 88.2246).

Ausgeschlossen ist der Anspruch auch, wenn die Bebauung erst nach der Planfeststellung erfolgte (Art. 75 Abs. 2 Satz 5 BayVwVfG). Die bauliche Anlage muss zum Zeitpunkt der Auslegung des Straßenplans bereits vorhanden oder durch Baugenehmigung jedenfalls hinreichend konkretisiert gewesen sein (OVG Lüneburg vom 27.03.2008 Az. 7 KS 158/04; Jarass, BImSchG § 42 Rdnrn. 14 und 15, BVerwG vom 19.10.2011 Az. 9 B 9.11).

Bei Wirkungen des planfestgestellten Vorhabens, die der Betroffene unter Berücksichtigung der Planunterlagen verständigerweise nicht voraussehen konnte (BVerwG vom 23.04.1997, NVwZ 1998 S. 846), hat er unter der Voraussetzung, dass zum Zeitpunkt der Planfeststellung ein Rechtsanspruch bestanden hätte, Anspruch auf Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sind solche unzumutbar oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar, geht der Anspruch auf einen angemessenen Geldausgleich. „Unzumutbar“ bedeutet unverhältnismäßig im Hinblick auf den angestrebten Schutzzweck. Entgegenstehen können also sowohl die wirtschaftlichen Belange des Straßenbaulastträgers als auch andere (vorgehende) Belange. Der häufigste Fall betrifft die Lärmauswirkungen des Vorhabens. Nimmt der Verkehr stärker zu als in der Lärmprognose angenommen, können **nachträgliche Lärmschutzanordnungen** veranlasst sein, vorausgesetzt die nicht voraussehbare Wirkung ist spürbar (dies ist nach den Erkenntnissen der Akustik ein Unterschied von aufgerundet 3 dB(A)). Ausnahmsweise kann eine geringere Abweichung herangezogen werden, falls die Belastung die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt. Zusätzlich muss feststehen, dass dem Betroffenen Lärmschutz nach der Rechtslage zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses bei Berücksichtigung dieser höheren Belastung zugestanden hätte.

Die Ausschlussfrist des Art. 75 Abs. 3 Satz 2 BayVwVfG ist von Amts wegen zu beachten. Sie ist mit Art. 19 Abs. 4 GG vereinbar (BVerwG vom 10.10.2003, NuR 2004 S. 660).

Da es um unvorhersehbare Wirkungen des Vorhabens geht, ist es unbeachtlich, wenn sich der Gebietscharakter in der Nachbarschaft nach der Planfeststellung zu einem Wohngebiet entwickelt. Es gilt also die Qualität zum Zeitpunkt der Planfeststellung. Umstritten war bisher,

ob man die tatsächliche Verkehrsbelastung im Prognosejahr (also in der Regel 15 bis 20 Jahre nach Planfeststellung - hier 2010) mit derjenigen, die im Planfeststellungsbeschluss angenommen (prognostiziert) wurde, vergleichen muss, oder ob der Vergleich sich auf 30 Jahre - entsprechend Art. 75 Abs. 3 Satz 2 BayVwVfG - beziehen darf (so *Zeitler*, BayStrWG, Art. 38 Rdnr. 215 a). Nach dem Urte. des BVerwG vom 7.3.2007 - 9 C 2.06 -, haben Anwohner einer nach 1974 (Zeitpunkt der Einführung des § 17 Abs. 6 Satz 2 FStrG a. F.) planfestgestellten Straße nicht nur in den Fällen einer so genannten fehlgeschlagenen Prognose, sondern grundsätzlich **bis zu 30 Jahre nach der Verkehrsübergabe** des Vorhabens möglicherweise einen Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Verkehrslärmschutzmaßnahmen wegen **nicht voraussehbarer Lärmeinwirkungen** des Straßenbauvorhabens (Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Die Schutzmaßnahmen sind dem Vorhabensträger im Regelfall durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen. Für Rechtsstreitigkeiten sind die Verwaltungsgerichte zuständig (BVerwG vom 18.05.2000, NVwZ 2000 S. 1168). Es besteht aber auch die Möglichkeit, dass der Straßenbaulastträger (wie hier) von sich aus eine Problemlösung, z. B. durch aktive Lärmschutzmaßnahmen angeht und für dieses Vorhaben die Planfeststellung, Plangenehmigung oder das so genannte Negativattest beantragt.

Wesentliche Prüfungspunkte in einem solchen Verfahren sind,

- Planfeststellung nach Einführung des Immissionsschutzes
- Beobachtungszeitraum 30 Jahre ab Verkehrsfreigabe
- nicht voraussehbare Wirkungen
- erhebliche Steigerung der Verkehrslärmeinwirkungen
- Prüfung, ob zutreffend angenommene Verkehrslärmeinwirkungen in der Planfeststellung nach der damaligen Rechtslage zu Schutzanordnungen beim Antragsteller hätten führen müssen
- ggf. Verhältnismäßigkeitsprüfung zwischen aktivem und passivem Lärmschutz
- dreijährige Antragsfrist ab Kenntnis.

Realisieren sich nur Unsicherheiten, die jeder Prognose im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung anhaften, so ist dies vorhersehbar. Nachträgliche Schutzauflagen können sich deswegen nur auf Entwicklungen beziehen, die von der Prognose und ihrem Unsicherheitsbereich nicht erfasst werden. Ein kürzer gefasster Prognosezeitraum im Planfeststellungsverfahren (meistens 15 Jahre) wirkt sich jedoch nicht aus, weil die Prognose ja den endgültigen Zustand darstellen soll.

Nicht voraussehbare Wirkungen im Sinne von Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG liegen erst dann vor, wenn es zu einer **erheblichen** Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt. Das ist grundsätzlich erst der Fall, wenn der nach der damaligen, methodisch korrekten Prognose zu erwartende Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) überschritten wird (BVerwG vom 7.3.2007, a. a. O. LS 2). Wegen der üblichen Aufrundung kommt ein Anspruch also ab 2,1 dB(A) Unterschied in Betracht, d. h. bei grob gerechnet (Vernachlässigung des höheren Einflusses der Lkw-Anteile) 65 % mehr Verkehr als prognostiziert.

Die Abweichung der in der Plangenehmigung für 2010 verwendeten Verkehrsprognose (13.400 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehrsanteil von 1.470 Fz/Tag) zur nach den Zählergebnissen 2009 und 2010 prognostizierten Verkehrsmenge (DTV) nach dreißig Jahren führt hier wegen des erheblich höheren Schwerverkehrsanteils zu einer erheblichen Steigerung in diesem Sinne.

Die Verkehrszählungsergebnisse von 2010 weisen für die am nächsten liegende Zählstelle eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von 15.258 Fahrzeugen pro Tag und einen Schwerverkehrsanteil von 2.647 Fz/Tag aus. Das Ergebnis 2009 lag mit 16.150 Fz/Tag sogar etwas höher. Hieraus ergibt sich aufgrund der zu erwartenden Tendenz bis 2025 eine Prognose von rund 17.500 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 3.330 Fz/Tag. Anhand dieser Prognose errechnete man nach den Verkehrszahlen von 2010 für zwei Wohngebäude Anspruch auf Verkehrslärmvorsorge. Legt man der Lärmberechnung das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Prognosejahr 2025 zugrunde, besteht bei einem weiteren Wohngebäude, also insgesamt bei drei Wohngebäuden grundsätzlich Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge gemäß §§ 41 bis 43 BImSchG und der 16.BImSchV, die nachfolgend näher erläutert werden.

2.2 Rechtsgrundlage der Verkehrslärmvorsorge

2.2.1 Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen war nach der Rechtslage von 1994 und ist heute auf der Grundlage von §§ 41 bis 43 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003).

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

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

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

2.2.2 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die Prognose in der Plangenehmigung von 1994 wurde für den Zeitraum von rund 15 Jahren, also bis 2010 vorgenommen, was zulässig ist und weiterhin der Praxis entspricht. Der Beobachtungszeitraum für eventuelle nachträgliche Verkehrslärmvorsorgeansprüche ist aber länger. Nach der Rechtsprechung zur nachträglichen Verkehrslärmvorsorge gilt ein Anspruchszeitraum von 30 Jahren, gerechnet ab Verkehrseröffnung. Diese war 1995, so dass die Verkehrsentwicklung bis 2025 zu beobachten ist.

Man kann insoweit nicht von einer fehlerhaften Prognose sprechen, sondern den Unsicherheiten jedweder Prognose wird Rechnung getragen und das Risiko wird nicht auf den Betroffenen geschoben, sondern liegt beim Straßenbaulastträger.

Die Prognose für 2025 ergibt eine Verkehrsmenge von 17.477 Kfz/Tag.

Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissions**berechnung** auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet

wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBI 1985, 1159).

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich sind.

2.2.3 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Eine wesentliche Änderung liegt vor, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (1. Fall). Dies trifft hier nicht zu.

Der zweite Fall ist der, dass durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Nach den heutigen Verkehrszahlen besteht bei zwei Wohngebäuden Anspruch auf Verkehrslärmvorsorge, weil dort durch den Bau des Zusatzfahrstreifens die Beurteilungspegel auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht steigen bzw. erhöht werden. Legt man der Lärmberechnung das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Prognosejahr 2025 zugrunde, besteht bei einem weiteren Wohngebäude, also insgesamt bei drei Wohngebäuden (IO 1, IO 2 und IO 11, siehe Planunterlage 11) Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorge im ganzen Zeitraum, der zu beobachten ist.

Aktiver Lärmschutz kommt zwar vorrangig in Betracht, der zu erzielende Vorteil muss jedoch den Aufwand rechtfertigen (Verhältnismäßigkeit). Insoweit ist es für die Betroffenen günstiger, nicht nur auf die heute bestehenden (zwei) Ansprüche abzustellen, sondern auf alle Ansprüche, die im 30-Jahreszeitraum entstehen (drei Ansprüche) können und hierfür die Verhältnismäßigkeitsprüfung durchzuführen.

2.3 Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG

2.3.1 Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind die Kosten des Vollschutzes und (abgestuft) von Lösungen mit geringerer Schutzwirkung gegenüber zu stellen. Grundsätzlich ist Vollschutz anzustreben (BVerwG v. 20.1.2010 Az. 9 A 22.08).

Das Bundesverwaltungsgericht führt weiter aus:

„Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind - ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau - schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles (vgl. Beschluss vom 30.8.1989 - BVerwG 4 B 97.89 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 5 S. 2). Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (vgl. Urteile v. 15.3.2000 - BVerwG 11 A 42.97 - a.a.O. S. 382, v. 24.9.2003 - BVerwG 9 A 69.02 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 39 S. 103 und v. 3.3.2004 - BVerwG 9 A 15.03 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 40 S. 113). Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei

einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. Urteil v. 15.3.2000 – BVerwG 11 A 42.97 – a.a.O. S. 383).“

Da nach der Rechtslage noch bis 2025 Ansprüche erhoben werden können, erscheint es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gerechtfertigt, hier diese Entwicklung (zu erwartende Grenzwertüberschreitungen) bei der Kosten-Nutzen-Analyse (Kosten je Schutzfall) zu berücksichtigen.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG vom 13.5.2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

2.3.2 Folgende vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagene oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltene und technisch mögliche Lärmschutzalternativen wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt:

Offenporige Asphalttschicht

Mit einem offenporigen Fahrbahnbelag der B 20 könnte die Lärmsituation im Bereich Landau a. d. Isar nicht ausreichend verbessert werden, weil auf Dauer nur eine Reduzierung um etwa 3 dB(A) im Vergleich zum vorhandenen Fahrbahnbelag erreicht würde. Außerdem wären verschiedene andere Einflüsse noch von Bedeutung.

Einhausung

Eine solche Lösung wäre eindeutig mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden.

Lärmschutzwall

Die Schüttung eines Erdwalles zwischen den bestehenden Wallschüttungen scheidet aufgrund des steil abfallenden Geländes zwischen Bundesstraße und Ammerbach aus.

Lärmschutzwand

- 8 Meter hoch, 1.100 m lang

Die Immissionsgrenzwerte wären überall eingehalten. Das technisch sehr aufwändige Bauwerk würde aber Kosten von 2,7 Mio. € verursachen. Die sehr hohen Aufwendungen von 900.000 €/Schutzfall wären unverhältnismäßig.

- 6 Meter hoch, 350 m lang

Die Immissionsgrenzwerte könnten nicht bei allen Gebäuden eingehalten werden. Die Lärmpegel wären zwar im Vergleich zur Planlösung um bis zu 3,3 dB(A) niedriger, die Kosten von 700.000 € (233.000 €/Schutzfall) wären aber auch hier im Verhältnis zum Schutzzweck unverhältnismäßig hoch.

- 5 Meter hoch, 350 m lang

Die Immissionsgrenzwerte könnten ebenfalls nicht bei allen Gebäuden eingehalten werden. Die Lärmpegel wären zwar im Vergleich zur Planlösung um bis zu 2 dB(A) niedriger, die Kosten von 570.000 € (190.000 €/Schutzfall) wären aber auch hier im Verhältnis zum Schutzzweck unverhältnismäßig hoch.

- 4 Meter hoch, 350 m lang = **Planlösung**

Die Planung des Staatlichen Bauamtes Landshut sieht vor, östlich entlang der B 20 eine 350 m lange und 4 m hohe Lärmschutzwand mit je 50 m langen Anpassungsbereichen anbindend an die bestehenden Erdwälle/Geländeeinschnitte am Bauanfang und Bauende zu errichten. Die Kosten dieser Lösung sind zwar mit 450.000 € (150.000 €/Schutzfall) ebenfalls hoch. Weil aber neben den Anwesen mit gesetzlichem Lärmschutzanspruch (hier erfolgt eine erhebliche Reduzierung der Beurteilungspegel zwischen 6,2 und 8,3 dB(A)) auch eine größere Anzahl weiterer Anwesen in den Wohngebieten - zum Teil mit „Sanierungsanspruch“ - spürbar vor dem Verkehrslärm der Bundesstraße geschützt werden, sind Aufwendungen für aktive Schutzmaßnahmen in dieser Größenordnung noch vertretbar und angemessen. Die Auswirkungen der 4 m hohen Wand auf das Orts- und Landschaftsbild sind im Vergleich zu Wandhöhen von 5 - 8 m erheblich geringer.

Die von verschiedener Seite geforderte Erhöhung und Verlängerung der Lärmschutzwand würde zu unverhältnismäßig hohen Kosten führen. Sie kann deshalb vom Vorhabensträger nicht verlangt werden.

Eine nicht reflektierende Ausführung ist weder im Hinblick auf die Bebauung Großkager noch auf die von einzelnen Einwendern vermuteten Rück-Reflektionen durch das Gelände auf die Wohngebiete sachlich notwendig.

2.3.3 **Aktiver Vollschutz** wäre für drei Gebäude/Grundstücke nach der Rechtslage und Rechtsprechung im Jahr 1994 sicher als unverhältnismäßig angesehen worden, d. h. es wären damals nur die notwendigen Aufwendungen für Lärmschutzfenster erstattet worden. Mittlerweile wurde aber die Rechtsprechung zur Kosten-Nutzen-Abwägung präzisiert (BVerwG vom 13.5.2009 Az. 9 A 72/07) und die Verwaltungspraxis zur sogenannten Lärmsanierung an Straßen geändert (IMS vom 19.4.2007/Verkehrslärmschutzpaket des BMVBS/Änderung der VLärmSchR 1997), so dass jetzt auch dort aktive Schutzmaßnahmen in Betracht kommen. Außerdem wurden die „Sanierungsgrenzwerte“ bei Wohngebieten von 70/60 dB(A) auf 67/57 dB(A) abgesenkt, so dass es in den Wohngebieten am „Landauer Berg“ weitere Grundstücke gibt, für die Lärmschutzmaßnahmen geboten sind. Dies alles kann hier zugunsten einer aktiven Verkehrslärmschutzmaßnahme in die Waagschale geworfen werden. Außerdem hat der Vorhabensträger hier von sich aus aktiven Verkehrslärmschutz vorgesehen, so dass im Planfeststellungsverfahren diese konzeptionelle Entscheidung übernommen werden kann. Grundstücksfragen stellen sich dabei nicht.

Die Planung des Staatlichen Bauamtes Landshut sieht östlich entlang der B 20 eine 350 m lange und 4 m hohe Lärmschutzwand mit je 50 m langen Anpassungsbereichen anbindend an die bestehenden Erdwälle/Geländeeinschnitte am Bauanfang und Bauende vor. Weil mit der geplanten Lärmschutzwand an den Immissionsorten 1, 2 und 11, also den Grundstücken, deren Belastung hier die Lärmvorsorgeansprüche auslöst, die Lärmvorsorgewerte mit verhältnismäßigem Aufwand nicht vollständig eingehalten werden können, besteht für diese Gebäude zusätzlich Anspruch (A 3.4.2) auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für passiven Lärmschutz, soweit die schutzbedürftigen Räume nicht durch vorhandene Lärmschutzfenster und ggf. Lüftungsanlagen bereits ausreichend geschützt sind. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gelten die 24. BImSchV und die VLärmSchR. Schallschutzmaßnahmen im Sinne der Vorschriften sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zur 24. BImSchV genannten Aufenthaltsräume.

2.4 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.4.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete.

Schutzgebiete nach §§ 20 ff. BNatSchG sind im Planungsgebiet ebenfalls nicht vorhanden.

Für die Überbauung/Beseitigung des im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotops lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden (Art. 16 BayNatSchG). Eingriffe in Hecken dürfen aber nur zwischen dem 1.10. und dem 28.2. erfolgen und der Arbeitsraum wird beim Bau der Lärmschutzwand auf das notwendige Mindestmaß von 3 m beschränkt. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde hat dem Vorhaben zugestimmt.

Artenschutz

Das vorliegende Straßenbauvorhaben steht mit europäischem und nationalem Artenschutzrecht in Einklang. Für den Bau der Lärmschutzwand kann mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, dass für besonders geschützte Arten eine Beeinträchtigung entstehen wird (Relevanzschwelle). Die Beurteilung, ob ein Verbotstatbestand erfüllt ist, erfolgte unter Berücksichtigung der in der Unterlage (12) zum Naturschutzrecht vom 31.3.2011 unter 3. festgesetzten konfliktvermeidenden Maßnahmen. Sogenannte vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sind nicht notwendig.

2.4.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12 des Planordners beschrieben. Das Vorhaben muss nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben (Schutzmaßnahme) sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Planunterlage 12 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.4.3 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Allgemeines

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

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

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

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

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.3.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen in Planunterlage 12 verwiesen.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung war nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Neben dem Ausgleich gibt es jetzt die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Wie in Planunterlage 12 dargestellt ist, wird durch den Bau der Lärmschutzwand das Biotop Nr. 7342-0042-001 in Teilbereichen (Straßenbegleitende Hecke, Straßenbegleitende extensive Grünfläche und biotopwürdiges Straßenbegleitgrün) von insgesamt 1.720 m² beeinträchtigt/überbaut. Der Kompensationsbedarf für die Beeinträchtigungen beträgt 1.000 m². In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde werden die Kompensationsmaßnahmen auf dem Grundstück Flnr. 55, Gemarkung Niederreisbach, (Fläche im Ausgleichsflächenpool des Landkreises südlich von Landau a. d. Isar bei Reisbach) erfolgen. Vorrangiges Entwicklungsziel der Kompensationsfläche ist die Beschattung der Vils durch die Pflanzung von Gehölz- und Hochstammreihen und die Ausbildung von Schilf- und Röhrichtgesellschaften.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenausbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder

nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Den Forderungen der **unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Dingolfing Landau**, zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der ökologischen Funktionen im Bachtal die Lärmschutzwand auf der der Straße zugewandten Seite mit Holz zu verkleiden und auf der von der Straße abgewandten Seite 10 Nisthilfen für Vögel und 5 Nisthilfen für Fledermäuse anzubringen, wird mit den Nebenbestimmungen A 3.3.3 und 3.3.4 entsprochen.

Der Vorhabensträger hat die Kompensationsmaßnahmen zeitnah umzusetzen (A 3.3.5).

Soweit der **Bund Naturschutz, Kreisgruppe Dingolfing**, ein Fehlen der artenschutzrechtlichen Prüfung beanstandet, ist darauf hinzuweisen, dass für den Bau der Lärmschutzwand mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann, dass für besonders geschützte Arten eine Beeinträchtigung entstehen wird (Relevanzschwelle). Um Wiederholungen zu vermeiden, darf auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen werden.

Zur Forderung, die Ausgleichsmaßnahmen am Ort des Eingriffs vorzunehmen, ist anzumerken, dass die Kompensationsmaßnahmen im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde auf dem Grundstück Flnr. 55, Gemarkung Niederreisbach, (Fläche im Ausgleichsflächenpool des Landkreises) geplant wurden. Ziel dabei ist auch, Kompensationsmaßnahmen mit relativ geringem Flächenumgriff nicht isoliert als kleine Einzelmaßnahme, sondern im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen im Rahmen eines größeren Gesamtkonzeptes umzusetzen.

Auch die geforderte Umfangserweiterung der Ausgleichsmaßnahme kann vom Vorhabensträger nicht verlangt werden. Der Vorhabensträger hat den Ausgleichsbedarf gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet. Dies ist nicht zu beanstanden. Auch die untere Naturschutzbehörde hat keine Einwände vorgetragen.

Zu den Zweifeln des Bund Naturschutz, ob durch das Vorhaben für alle betroffenen Anwesen ein ausreichender Lärmschutz verwirklicht wird, ist auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter 2.2.3 und die Voraussetzungen für nachträgliche Verkehrslärmschutzmaßnahmen zu verweisen. Die Planfeststellungsbehörde muss die Rechtslage beachten.

2.5 Gewässerschutz

Wasserrechtliche Belange werden vom Bau der Lärmschutzwand nicht tangiert. Das **Wasserwirtschaftsamt Landshut** ist einverstanden mit dem Planvorhaben.

2.6 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Beim Bau der Lärmschutzwand werden landwirtschaftlich genutzte Flächen nicht beansprucht.

2.7 Belange der Stadt Landau a. d. Isar

Die Stadt Landau a. d. Isar teilte im Anhörungsverfahren mit, dass eigene Belange der Stadt nicht betroffen sind, aber die Forderungen der Anlieger nach einer Erweiterung/Ergänzung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen unterstützt werden. Insbesondere solle die Lärmschutzwand 6 m hoch ausgeführt und in Fahrtrichtung Eggenfelden um 250 m verlängert werden. Außerdem solle der bestehende Erdwall entlang der B 20 erhöht und die Lücke zwischen der bestehenden und der geplanten Lärmschutzwand geschlossen werden.

Insoweit darf zunächst auf die obigen Ausführungen verwiesen werden. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von §§ 41 bis 43 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Die Aufwendungen für die geforderten zusätzlichen aktiven Schutzmaßnahmen wären unverhältnismäßig hoch. Die vom Vorhabensträger gewählte Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist sachgerecht und nicht zu beanstanden. Die gesetzlichen Anforderungen werden mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt (2.1 bis 2.3).

Die Befürchtung, dass durch Reflexion am Gelände westlich der Bundesstraße zusätzlicher Lärm für die Wohngebiete östlich der B 20 entsteht, ist aufgrund der konkreten Geländebeziehungen unbegründet.

Laut der Verkehrszählung des Vorhabensträgers im Jahr 2009 (diese liegt der Planunterlage zugrunde) ist die B 20 im Bereich Landau a. d. Isar mit ca. 16.150 Kfz/Tag bei einem Schwerverkehrsanteil von 16,5 % stark belastet. Das seit September 2011 vorliegende Ergebnis der aktuellen „amtlichen“ Straßenverkehrszählung 2010 (DTV = 15.258 Kfz/Tag, davon 2.647 Kfz/Tag Schwerverkehr) bestätigt das Zählergebnis aus dem Jahr 2009 im Wesentlichen. Weil das Zählergebnis im Jahr 2009 höher lag als das Ergebnis der aktuellen amtlichen Zählung 2010, liegt die Prognose und damit auch die Lärmberechnung auf der sicheren Seite.

Bei der amtlichen Straßenverkehrszählung wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) ermittelt. Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten. Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Fachsachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung überprüft. Die vorliegenden Ergebnisse sind nachvollziehbar und bilden eine geeignete Grundlage für die Beurteilung der Lärmbelastung.

Wie im Erörterungstermin angesprochen, wird der Vorhabensträger die Bemühungen der Stadt Landau a. d. Isar, mit Überschussmassen weitere Verbesserungen in lärmschutztechnischer Hinsicht zu erreichen, weiter unterstützen. Konkrete Regelungen zu solchen freiwilligen Schutzmaßnahmen sind aber im Planfeststellungsverfahren nicht möglich.

2.8 Sonstige öffentliche Belange

Denkmalschutz

Der Bau der Lärmschutzwand kann auch unter Berücksichtigung des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Das **Bayer. Landesamt für Denkmalpflege** hat im Anhörungsverfahren mitgeteilt, dass die Wahrscheinlichkeit sehr gering sei, dass Bodendenkmäler angetroffen werden, weil die Lärmschutzwand im Bereich der bestehenden Straße errichtet wird. Sollten im Zuge der Bauausführung trotzdem archäologische Befunde und/oder Funde auftreten, ist dies dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege bzw. der unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu melden (A 3.2.1). Sollten Ausgrabungen notwendig werden, sind sie vom Vorhabensträger zu beauftragen und zu finanzieren.

2.9 Private Einwendungen

2.9.1 Sammeleinwand Anlieger B 20, Einwender Nr. 1000

(Schreiben vom 23.5.2011)

Die B 20 verbindet als verkehrswichtige Nord-Süd-Verbindung die B 12/A 94 (Simbach a. Inn) mit der BAB A 92 (Landau a. d. Isar) sowie der A 3 (Straubing) und führt weiter zum Grenzübergang Furth im Wald. Als weiträumige Verbindung hat der Straßenzug eine herausgehobene überregionale Verkehrsbedeutung. Der Vorhabensträger hat die Verkehrsbedeutung der Bundesstraße 20 in den Antragsunterlagen korrekt dargestellt.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Der Anbau der 3. Fahrspur an die B 20 im Jahr 1995 war kein Neubau. Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (dies trifft hier ebenfalls nicht zu - OVG NRW vom 29.9.2011 Az. 11 D 93/09.AK); oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Es ist vorstehend dargelegt, warum aus heutiger Sicht bei zwei (2025: drei) Grundstücken eine wesentliche Änderung angenommen werden kann.

Durch den Anbau der 3. Fahrspur haben sich die Beurteilungspegel um maximal 0,2 dB(A) erhöht, weil die Fahrbahn geringfügig an die Wohnbebauung herangerückt ist. Nur diese Lärmsteigerung ist auf den baulichen Eingriff zurückzuführen. Der Einfluss der allgemeinen Verkehrsentwicklung, für die der bauliche Eingriff nicht ursächlich ist, ist bei der Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen nur im Hinblick auf die Werte von 70/60 dB(A) von Bedeutung. Es sind für den Vergleich der Zustände vor und nach dem Anbau der 3. Fahrspur jeweils die Prognoseverkehrsmengen für 2025 anzusetzen (BVerwG v. 7.3.2007 Az. 9 c 2.06). Die eingewandte Erhöhung des Verkehrslärms durch den Anbau der 3. Fahrspur von mehr als 3 dB(A) ist also auf keinen Fall erreicht.

Die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt unter Beachtung der Prognose, die eine Verkehrsmenge von 17.477 Kfz/Tag im Prognosejahr 2025 zugrunde legt. Die geäußerten Zweifel an der Verkehrsprognose des Vorhabensträgers sind unbegründet, insbesondere bestätigt das seit September 2011 vorliegende Ergebnis der aktuellen „amtlichen“ Straßenverkehrszählung 2010 (DTV = 15.258 Kfz/Tag, davon 2.647 Kfz/Tag Schwerverkehr) das Ergebnis der Zählung aus dem Jahr 2009. Die Zahlen liegen sogar etwas niedriger.

Bei der amtlichen Straßenverkehrszählung wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) ermittelt. Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Das vom Vorhabensträger in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten zur Ermittlung der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 basiert also auf realistischen Grundlagen und wird durch die aktuelle amtliche Straßenverkehrszählung auch bestätigt. Die künftig zu erwartenden Verkehrszunahmen wurden anhand der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlichten „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ im Gutachten ebenfalls korrekt ermittelt. Von der im Einwendungsschreiben angeführten Verkehrszunahme auf bis zu 20.000 Fahrzeugen/Tag ist auf der B 20 im Bereich Landau a. d. Isar auch bei Berücksichtigung der im Zuge der B 20 in Teilabschnitten noch geplanten Ausbaumaßnahmen mit 3. Fahrstreifen nicht auszugehen.

Die vorgetragenen Bedenken zu den einzelnen Berechnungsergebnissen für die Anwesen in der Haufellnerstraße sind unbegründet. Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers sind nach Prüfung durch das Fachsachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung nachvollziehbar und für die Beurteilung der Lärmbelastung geeignet.

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich die Autofahrer und insbesondere auch die Motorradfahrer im Bereich der 3. Fahrspur häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten und der Straßenabschnitt „regelrecht als Rennstrecke“ zum Überholen der Lkw genutzt wird, kann nicht gefolgt werden. Weil die RLS-90 verbindlich sind, müssen in der Lärmberechnung zulässige Höchstgeschwindigkeiten von max. 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw angesetzt werden.

Der Vorhabensträger hat bei den Lärmberechnungen auch die Längsneigung (Steigung) der Bundesstraße 20 beachtet. Gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen gehen Längsneigungen > 5 % mit einem Zuschlag in die Berechnungen ein.

Die Lärmschutzwand ist mit einem Abstand von 2,5 m zum Fahrbahnrand der Bundesstraße und einer Höhe von 4 m über Fahrbahnoberkante herzustellen, wobei die Fahrbahnoberkante in der Mitte der dreistreifigen Fahrbahn gemessen wird (A 3.4.1).

Insgesamt gesehen ist die Entscheidung des Vorhabensträgers für eine Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung im Hinblick auf § 2 Abs. 2 BImSchG im vorliegenden Fall sachgerecht. Dort, wo die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden und aktiver Lärmschutz nicht möglich ist oder wegen des Vorliegens eines offensichtlichen Missverhältnisses zwischen Kosten und des damit erzielbaren Nutzen (vgl. Abschnitt C. VI. Ziff. 12. Abs. 2 VLärmSchR 97) nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht vertretbar erscheint, haben die betroffenen Grundstückseigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz),

sofern das vorhandene Schalldämmmaß nicht ausreicht. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt (2.1 bis 2.3).

Nicht vergessen werden darf außerdem, dass bei der Ausweisung der Baugebiete Kagerer Steg und Parhofer Feld die Bundesstraßenumgehung von Landau a. d. Isar bereits bestand, wobei einzuräumen ist, dass kein Beteiligter mit einer so starken Verkehrszunahme rechnen konnte.

Wie im Erörterungstermin angesprochen, wird der Vorhabensträger die Bemühungen der Stadt Landau a. d. Isar, mit Überschussmassen weitere Verbesserungen in lärmschutztechnischer Hinsicht zu erreichen, unterstützen. Konkrete Regelungen zu solchen freiwilligen Schutzmaßnahmen sind aber im Planfeststellungsverfahren nicht möglich.

2.9.2 **Einwender Nr. 7000**

(Schreiben vom 30.5.2011)

Eine zusätzliche Lärmschutzwand im Bereich der Ammerbach- bzw. Schindergrabenquerung sowie eine Erhöhung des bestehenden anschließenden Erdwalles um ca. 2 m kann dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden, weil die gesetzlichen Anforderungen fehlen (2.1 bis 2.3).

Durch den Anbau der 3. Fahrspur haben sich die Beurteilungspegel um maximal 0,2 dB(A) erhöht, weil die Fahrbahn geringfügig an die Wohnbebauung herangerückt ist. Nur diese Lärmsteigerung ist auf den baulichen Eingriff zurückzuführen. Der Einfluss der allgemeinen Verkehrsentwicklung, für die der bauliche Eingriff nicht ursächlich ist, ist bei der Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen zu neutralisieren.

Die Lärmbelastung des Anwesens auf dem Grundstück FlNr. 838/16, Gemarkung Landau a. d. Isar liegt erheblich unter 70/60 dB(A) bzw. den Lärmsanierungswerten (67/57).

Wie im Erörterungstermin angesprochen, wird der Vorhabensträger die Bemühungen der Stadt Landau a. d. Isar, mit Überschussmassen weitere Verbesserungen in lärmschutztechnischer Hinsicht zu erreichen, weiter unterstützen. Konkrete Regelungen zu diesen freiwilligen Schutzmaßnahmen sind aber im Planfeststellungsverfahren nicht möglich.

2.9.3 **Einwender Nr. 7001**

(Schreiben vom 28.5.2011)

Die geforderte Erhöhung der in Fahrtrichtung Straubing bereits bestehenden Lärmschutzwand kann vom Vorhabensträger nicht verlangt werden. Das erst vor 13 Jahren, also nach dem Anbau der dritten Fahrspur, errichtete Anwesen auf FlNr. 858/28 in der Straße Unteres Buchet liegt außerhalb des Bereiches, in dem 1994 an die B 20 die 3. Fahrspur angebaut wurde. Unzumutbare Belastungen durch Lärm oder Feinstaub für das etwa 100 m entfernt liegende Wohnanwesen, das durch die bestehende Lärmschutzwand abgeschirmt wird, sind nicht zu befürchten (2.1). Die Lärmbelastung des Anwesens im Unteren Buchet liegt auch erheblich unter den Lärmsanierungswerten (67/57 dB(A)).

2.9.4 **Einwender Nr. 7002**

(Schreiben vom 28.6.2011)

Die Einwendung vom 28. Juni 2011 ging verspätet gemäß § 17a Nr. 7 FStrG bei der Regierung von Niederbayern ein. Auf die Ausschlussfrist war in der Bekanntmachung der öffentlichen Planauslegung hingewiesen worden. Unabhängig von diesem „Fristenproblem“ lässt sich den vorstehenden Erläuterungen zu anderen Einwendungen aus dem Wohngebiet entnehmen, warum der Vorhabensträger nicht zu einer Verlängerung und Erhöhung der Lärmschutzwand verpflichtet werden kann.

Lärmmessungen sind vom Gesetz nicht vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159).

2.9.5 Einwender Nr. 7003

(Schreiben vom 10.6.2011)

Eine Verlängerung der Lärmschutzwand in Fahrtrichtung Straubing bis zur bestehenden Lärmschutzwand kann vom Vorhabensträger nicht verlangt werden, weil die gesetzlichen Anforderungen mit den vom Vorhabensträger geplanten Maßnahmen bereits erfüllt werden (2.1 bis 2.3).

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen. Der „Bau“ von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Der Anbau der 3. Fahrspur an die B 20 im Jahr 1995 war kein Neubau, sondern eine Änderung. Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

Es ist vorstehend dargelegt, warum aus heutiger Sicht bei zwei (2025: drei) Grundstücken eine wesentliche Änderung angenommen werden kann.

Durch den Anbau der 3. Fahrspur haben sich die Beurteilungspegel um maximal 0,2 dB(A) erhöht, weil die Fahrbahn geringfügig an die Wohnbebauung herangerückt ist. Nur diese Lärmsteigerung ist auf den baulichen Eingriff zurückzuführen. Eine spürbare Verkehrslärmerhöhung wurde durch den Ausbau der B 20 nicht verursacht. Der Einfluss der allgemeinen Verkehrsentwicklung, für die der bauliche Eingriff nicht ursächlich ist, ist bei der Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen nur im Hinblick auf die Werte von 70/60 dB(A) von Bedeutung. Insoweit kommt es zu einzelnen Überschreitungen der Nachtwerte von 60 dB(A).

Unzumutbare Belastungen für das etwa 90 m von der B 20 entfernt liegende Wohnanwesen sind nicht zu befürchten. Die geplante Lärmschutzwand führt zu einer Lärmreduzierung. Die Lärmbelastung des Anwesens auf FlNr. 833/16, Gemarkung Landau a. d. Isar, liegt erheblich unter 70/60 dB(A) bzw. unter den Lärmsanierungswerten (67/57).

Dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich die Autofahrer und insbesondere auch die Motorradfahrer im Bereich der 3. Fahrspur häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten und der Straßenabschnitt „regelrecht als Rennstrecke“ zum Überholen der Lkw genutzt wird, kann nicht gefolgt werden. Weil die RLS-90 verbindlich sind, müssen in der Lärmberechnung zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw angesetzt werden. Zuschläge wegen Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen in den Übergangsbereichen auf dreistreifige Streckenabschnitte sind nach den RLS-90 nicht vorgesehen.

Die geforderten Lärmmessungen sind vom Gesetz nicht vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBI 1985, 1159).

Die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt unter Beachtung der Prognose, die eine Verkehrsmenge von 17.477 Kfz/Tag im Prognosejahr 2025 zugrunde legt. Die geäußerten Zweifel an der Verkehrsprognose des Vorhabensträgers sind unbegründet. Insbesondere bestätigt das seit September 2011 vorliegende Ergebnis der aktuellen amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 (DTV = 15.258 Kfz/Tag, davon 2.647 Kfz/Tag Schwerverkehr) das Ergebnis der Zählung aus dem Jahr 2009. Die Zahlen liegen sogar etwas niedriger.

Bei der „amtlichen“ Straßenverkehrszählung wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) ermittelt. Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet

keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszuliegen, die nur gelegentlich auftreten.

Das vom Vorhabensträger in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten zur Ermittlung der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 basiert also auf realistischen Grundlagen und wird durch die aktuelle amtliche Straßenverkehrszählung auch bestätigt. Die künftig zu erwartenden Verkehrszunahmen wurden anhand der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlichten „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ im Gutachten ebenfalls korrekt ermittelt.

Wie im Erörterungstermin angesprochen, wird der Vorhabensträger die Bemühungen der Stadt Landau a. d. Isar, mit Überschussmassen weitere Verbesserungen in lärmschutztechnischer Hinsicht zu erreichen, weiter unterstützen. Konkrete Regelungen zu diesen freiwilligen Schutzmaßnahmen sind aber im Planfeststellungsverfahren nicht möglich.

2.9.6 **Einwender Nr. 7004**

(Schreiben vom 23.5.2011)

Eine Betroffenheit in eigenen Belangen wurde nicht geltend gemacht.

Die Aufwendungen für die geforderten zusätzlichen aktiven Schutzmaßnahmen (1,1 km lange und bis zu 8 m hohe Lärmschutzwand) wären unverhältnismäßig hoch. Die vom Vorhabensträger gewählte Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist sachgerecht und nicht zu beanstanden. Die gesetzlichen Anforderungen werden mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt (2.1 bis 2.3).

Wie im Erörterungstermin angesprochen, wird der Vorhabensträger die Bemühungen der Stadt Landau a. d. Isar nach weiteren Verbesserungen in lärmschutztechnischer Hinsicht unterstützen. Die Stadt will auch Lösungen in Verbindung mit Photovoltaikanlagen prüfen lassen. Der Bestand der Lärmschutzanlage muss aber auf Dauer sichergestellt sein. Konkrete Regelungen zu solchen freiwilligen Schutzmaßnahmen sind im Planfeststellungsverfahren nicht möglich.

2.10 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Neubau einer Lärmschutzwand an der B 20 bei Landau a. d. Isar auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt gerechtfertigt und vertretbar ist. Die gesetzlichen Anforderungen für nachträgliche Verkehrslärmvorsorgemaßnahmen werden mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig. Die vom Vorhabensträger gewählte Kombination aus aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahme ist sachgerecht und nicht zu beanstanden.

3. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl 5 / 1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Tatsachen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlung entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Beschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird.

Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechtigte Person oder Organisation sein.

Landshut, 2.8.2012
Regierung von Niederbayern

Dr. Helmut Graf
Regierungsvizepräsident

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Landau a. d. Isar zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.