

**Regierung von Niederbayern**



**Planfeststellungsbeschluss**

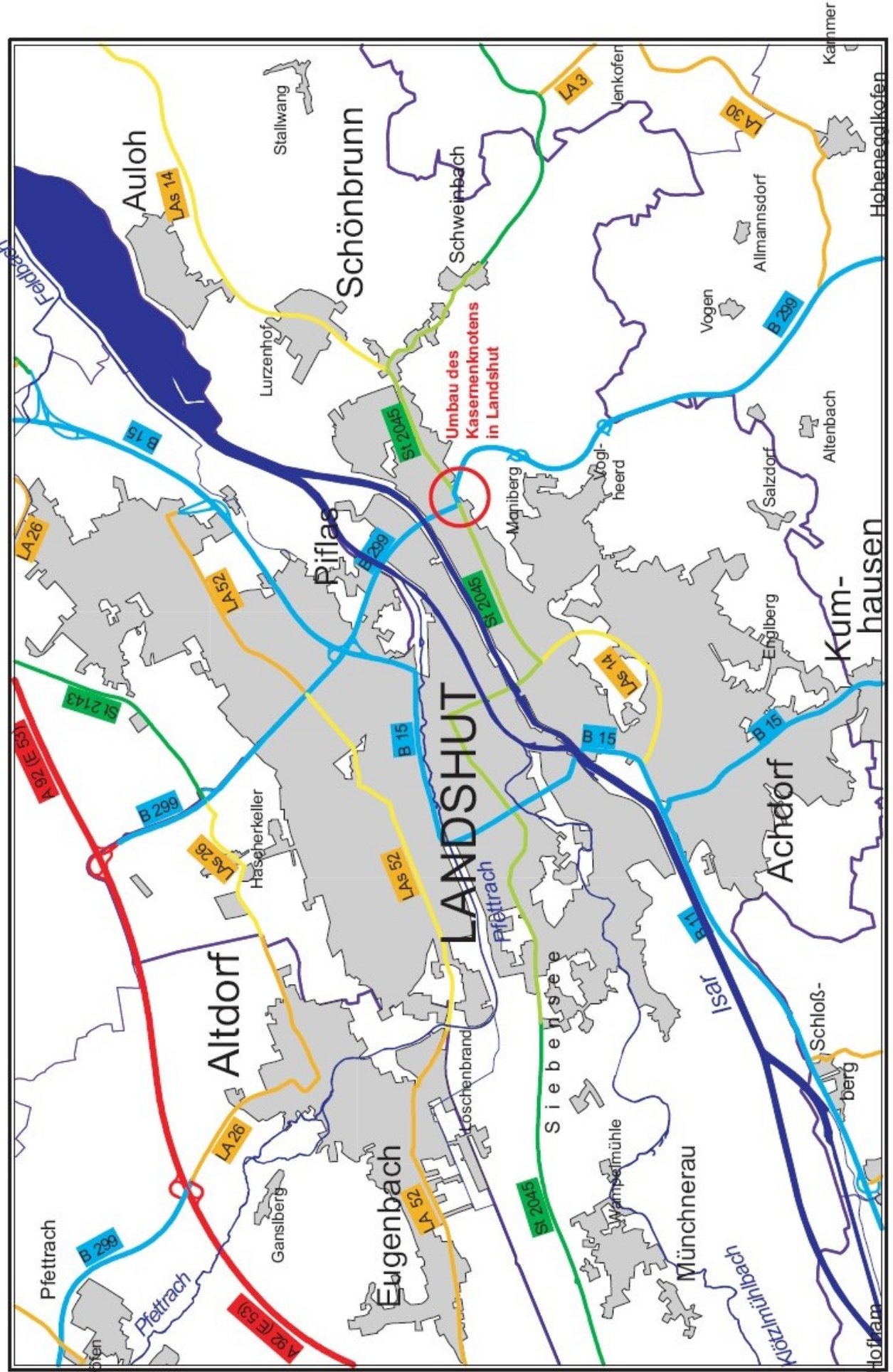
**Bundesstraße 299 Landshut-Altötting  
Staatsstraße 2045 Landshut-Aham**

**Umbau des sog. Kasernenknotens  
von Str.-km 4,300 bis Str.-km 4,810 (B 299)  
bzw. Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+456 (St 2045)  
in der Stadt Landshut**

## Inhaltsverzeichnis

<b>Deckblatt</b> .....	<b>1</b>
<b><u>Inhaltsverzeichnis</u></b> .....	<b>2</b>
<b><u>Skizze des Vorhabens</u></b> .....	<b>4</b>
<b><u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u></b> .....	<b>5</b>
<b>A <u>Tenor</u></b> .....	<b>7</b>
1. <b><u>Feststellung des Plans</u></b> .....	<b>7</b>
2. <b><u>Festgestellte Planunterlagen</u></b> .....	<b>7</b>
3. <b><u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u></b> .....	<b>8</b>
3.1 <b>Unterrichtungspflichten</b> .....	<b>8</b>
3.2 <b>Bauausführung</b> .....	<b>8</b>
3.3 <b>Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zur Entwässerung)</b> .....	<b>9</b>
3.4 <b>Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz</b> .....	<b>9</b>
3.5 <b>Verkehrslärmschutz</b> .....	<b>9</b>
4. <b><u>Entwässerung</u></b> .....	<b>10</b>
4.1 <b>Entwässerungskonzept</b> .....	<b>10</b>
4.2 <b>Auflagen</b> .....	<b>10</b>
5. <b><u>Straßenrechtliche Verfügungen</u></b> .....	<b>10</b>
6. <b><u>Entscheidungen über Einwendungen</u></b> .....	<b>11</b>
6.1 <b>Anordnungen im Interesse von Betroffenen</b> .....	<b>11</b>
6.2 <b>Zurückweisungen</b> .....	<b>11</b>
7. <b><u>Entscheidungsvorbehalte</u></b> .....	<b>11</b>
8. <b><u>Kostenentscheidung</u></b> .....	<b>11</b>
<b>B <u>Sachverhalt</u></b> .....	<b>12</b>
1. <b><u>Beschreibung des Vorhabens</u></b> .....	<b>12</b>
2. <b><u>Vorgeschichte der Planung</u></b> .....	<b>12</b>
3. <b><u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u></b> .....	<b>12</b>
<b>C <u>Entscheidungsgründe</u></b> .....	<b>14</b>
1. <b><u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u></b> .....	<b>14</b>
1.1 <b>Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)</b> .....	<b>14</b>
1.2 <b>Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen</b> .....	<b>14</b>
2. <b><u>Materiell-rechtliche Würdigung</u></b> .....	<b>15</b>
2.1 <b>Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b> .....	<b>15</b>
2.2 <b>Abschnittsbildung</b> .....	<b>15</b>
2.3 <b>Planrechtfertigung</b> .....	<b>15</b>
2.4 <b>Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b> .....	<b>15</b>
2.4.1 <b>Raumordnung, Landes- und Regionalplanung</b> .....	<b>15</b>
2.4.2 <b>Planungsvarianten</b> .....	<b>16</b>
2.4.2.1 <b>Beschreibung der Varianten</b> .....	<b>16</b>
2.4.2.2 <b>Bewertung der einzelnen Varianten</b> .....	<b>17</b>
2.4.2.3 <b>Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes</b> .....	<b>18</b>
2.4.3 <b>Ausbaustandard</b> .....	<b>18</b>
2.4.4 <b>Immissionsschutz / Bodenschutz</b> .....	<b>19</b>

2.4.4.1	Verkehrslärmschutz .....	19
2.4.4.1.1	§ 50 BImSchG .....	19
2.4.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge .....	19
2.4.4.1.3	Verkehrslärberechnung.....	20
2.4.4.1.4	Ergebnis .....	20
2.4.4.2	Schadstoffbelastung.....	21
2.4.4.3	Bodenschutz.....	22
2.4.5	Naturschutz- und Landschaftspflege .....	22
2.4.5.1	Verbote.....	22
2.4.5.1.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen .....	22
2.4.5.1.2	Artenschutz .....	23
2.4.5.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange .....	24
2.4.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	25
2.4.5.3.1	Eingriffsregelung .....	25
2.4.5.3.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen .....	25
2.4.5.3.3	Verbleibende Beeinträchtigungen .....	26
2.4.5.3.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung .....	27
2.4.6	Gewässerschutz .....	28
2.4.7	Landwirtschaft / Wald als öffentlicher Belang.....	28
2.4.8	Belange der Stadt Landshut.....	28
2.4.9	Sonstige öffentliche Belange .....	29
2.4.9.1	Denkmalschutz.....	29
2.4.9.2	Träger von Versorgungsleitungen.....	29
<b>2.5</b>	<b>Private Einwendungen .....</b>	<b>30</b>
<b>2.6</b>	<b>Gesamtergebnis .....</b>	<b>31</b>
<b>2.7</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....</b>	<b>31</b>
<b>3.</b>	<b><u>Kostenentscheidung</u> .....</b>	<b>31</b>
	<b><u>Rechtsbehelfsbelehrung</u> .....</b>	<b>31</b>
	<b><u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u> .....</b>	<b>32</b>



## 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
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
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
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	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
PlaferR	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

Aktenzeichen: 32-4354.21-18/B 299

**Vollzug des FStrG;  
Bundesstraße 299 Landshut-Altötting  
Staatsstraße 2045 Landshut-Aham  
Umbau des sog. Kasernenknotens von Str.-km 4,300 bis Str.-km 4,810 (B 299) bzw.  
Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+456 (St 2045) in der Stadt Landshut**

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Tenor**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Umbau des sog. Kasernenknotens von Str.-km 4,300 bis Str.-km 4,810 (B 299) bzw. Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+456 (St 2045) in der Stadt Landshut mit den aus Ziffern A 3, A 4 und A 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

**2. Festgestellte Planunterlagen**

Der festgestellte Plan und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen folgende Unterlagen:

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	Erläuterungsbericht vom 15.12.2008, mit Roteintragungen	
2	Übersichtskarte vom 15.12.2008 (nachrichtliche Anlage)	1 : 25.000
3	Übersichtslageplan, Luftbildplan vom 15.12.2008 (nachrichtliche Anlage)	1 : 2.500
6, Blatt 1	Straßenquerschnitte vom 15.12.2008, mit Roteintragungen	1 : 100
7, Blatt 1	Lageplan vom 15.12.2008, mit Roteintragungen	1 : 500
7.2	Bauwerksverzeichnis vom 15.12.2008, mit Roteintragungen	
7.3 Blatt 1	Lageplan zu den straßenrechtlichen Verfügungen vom 15.12.2008	1 : 1.000
8, Blatt 1 - 2	Höhenpläne vom 15.12.2008	1 : 500/50
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, mit Roteintragungen	
12.0	Unterlagen zum Naturschutzrecht, Textteil vom 15.12.2008, mit Roteintragungen	
12.1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 15.12.2008	1 : 500

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
12.2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 15.12.2008	1 : 500
13.0	Unterlagen zur Entwässerung, Deckblattfassung vom 1.12.2009, mit Roteintragungen	
13.1	Lageplan der Einzugsgebiete, Bestand, Deckblattfassung vom 1.12.2009	1 : 1.000
13.2	Lageplan der Einzugsgebiete, Kreuzungsumbau, Deckblattfassung vom 1.12.2009, mit Roteintragungen	1 : 1.000
14.1	Grunderwerbsplan vom 15.12.2008	1 : 500
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 15.12.2008	

Die Unterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Landshut, vom Ingenieurbüro Sehlhoff GmbH, Vilsbiburg und vom Landschaftsbüro Pirkl-Riedel-Theurer, Landshut, erstellt.

### **3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen**

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

- 3.1.1 dem **Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, München**, sowie der **unteren Denkmalschutzbehörde bei der Stadt Landshut**, damit ein Vertreter der Dienststellen die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.

- 3.1.2 der **Deutschen Telekom AG, Netzproduktion, Landshut**, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Die Detailplanung ist mit der Telekom in einem gemeinsamen Spartentermin abzustimmen.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Telekom einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

- 3.1.3 den **Stadtwerken Landshut**, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Strom-, Wasser-, Abwasser- und Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Bei der Planung der Baumstandorte sind die bestehenden Gasleitungen nach den geltenden Vorschriften zu berücksichtigen.

Die Detailplanung ist mit den Stadtwerken in einem gemeinsamen Spartentermin abzustimmen.

#### **3.2 Bauausführung**

- 3.2.1 Bei der Konzeption und Detailausführung der Lichtsignalanlage ist insbesondere auch die stark frequentierte Fußgänger- und Radfahrverbindung Stadtmitte - Messegelände - Auloh entlang der Niedermayerstraße (St 2045) zu beachten.

- 3.2.2 Die bestehende Zufahrt BWVNr. 24 zur St 2045 ist erst dann zu beseitigen, wenn für die künftige Erschließung des Kasernengeländes geeigneter Ersatz zur Verfügung steht.



3.2.3 Soweit möglich, ist auf die Stützmauer BWVNr. 25 zu verzichten und dafür der Geh- und Radwegdamm in Richtung Kasernengelände abzuböschten.

### 3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zur Entwässerung)

Die im Bereich der sanierten Altlast auf dem Kasernengelände vorhandenen Grundwassermessstellen sind möglichst zu erhalten.

Sollte ein Rückbau der Messstellen nicht vermieden werden können, ist dieser mit dem Wasserwirtschaftsamt Landshut abzustimmen. Das Grundwasser darf nicht beeinträchtigt werden.

### 3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.4.1 Dieser Beschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen. Die Rodung des Gehölzes östlich der B 299 darf nur in der Zeit zwischen Anfang Oktober und Ende Februar erfolgen.

3.4.2 Die in der Planunterlage 12 dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster zu melden.

3.4.3 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.

Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

3.4.4 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile zu erfolgen.

3.4.5 Damit evt. Schadstoffe restlos entfernt werden, ist bei der Entsiegelung bestehender Straßenflächen der Straßenbelag einschließlich Seitenstreifen vollständig auszubauen.

### 3.5 Verkehrslärmschutz

3.5.1 Die Lärmschutzwand (BWVNr. 27) ist aus gestalterischen Gründen am Bauende nicht wie in den Planunterlagen dargestellt abzusenken (auf einer Länge von 12 m stufenweise von 4 m auf 2 m), sondern ab Bau-km 0+188 bis Bau-km 0+236 der B 299 Süd abgestuft in Halbmeterschritten verteilt auf vier Feldlängen von je 12 m.

Im Bereich der Zufahrt zur St 2045 Ost bei FlNr. 1090/7 ist die Lärmschutzwand so auszuführen, dass ausreichende Sichtverhältnisse gewährleistet sind.

Die Detailgestaltung der Lärmschutzwand ist mit der Stadt Landshut abzustimmen.

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

3.5.3 Die Eigentümer der nachfolgend aufgelisteten Wohngebäude haben grundsätzlich Anspruch auf die Erstattung der notwendigen Aufwendungen für passive Verkehrslärmschutzmaßnahmen (sofern eine Verbesserung nach § 3 24. BImSchV notwendig ist).

Fassadenabschnitte der bestehenden Gebäude an denen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts im WA) - trotz der zu errichtenden Lärmschutzwand - überschritten werden:

<b>Gebäude mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV</b>			
<b>Niedermayerstraße</b>	<b>Flurnummer</b>	<b>Fassade</b>	<b>Geschoss</b>
Niedermayerstraße 53	1090/7	N, O, S, W	EG, 1.+2. OG
Niedermayerstraße 56	1092/10	N, O, S <sub>teil</sub> , W	EG
Niedermayerstraße 57	1093/6	N, O, S, W	EG, 1. OG
Niedermayerstraße 57a	1093/7	N, O, S, W	EG, 1. OG
Niedermayerstraße 57b	1093/8	N, O, S, W	EG, 1. OG
Niedermayerstraße 58	1092/7	N, O, S <sub>teil</sub> , W	EG, 1.+2. OG

<b>Am Schallermoos</b>	<b>Flurnummer</b>	<b>Fassade</b>	<b>Geschoss</b>
Am Schallermoos 1	1093/10	N, O, S, W	EG, 1. OG
Am Schallermoos 2	1092/13	N, W	EG, 1.+2. OG
Am Schallermoos 3	1092	N, O <sub>teil</sub>	EG, 1.+2. OG
Am Schallermoos 5	1093/1	N <sub>teil</sub> , O <sub>teil</sub>	EG, 1. OG
Am Schallermoos 6	1093	N <sub>teil</sub> , W <sub>teil</sub>	EG
Am Schallermoos 7	1090/6	N, S, W	EG
Am Schallermoos 8	1090/5	N, O, S, W	EG, 1. OG
Am Schallermoos 9	1090/4	N, O, S, W	EG
Am Schallermoos 11	1092/14	N, S, W	EG, 1.+2. OG
Am Schallermoos 11a	1092/15	N, O <sub>teil</sub> , S	EG, 1.+2. OG
Am Schallermoos 11b	1092/16	N, S, W	EG, 1.+2. OG
Am Schallermoos 11c	1092/2	N, O, S	EG, 1.+2. OG
Am Schallermoos 12	1092/12	N, O, S, W	EG, 1.+2. OG
Am Schallermoos 13	1093/4	N, S <sub>teil</sub> , W <sub>teil</sub>	EG, 1. OG
Am Schallermoos 13a	1093/13	N	EG, 1. OG
Am Schallermoos 13b	1093/12	N, O	EG, 1. OG

Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung 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 zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

Auf die Informationspflichten nach Ziff. 17 Abs. 3 VLärmSchR 97 wird hingewiesen.

#### 4. **Entwässerung**

##### 4.1 **Entwässerungskonzept**

Es ist zulässig, dass die Vorhabensträger das Straßenoberflächenwasser von der B 299 sowie der St 2045 und das Geländewasser im Bereich des Kasernenknotens über die Böschungflächen, Bankette und Böschungsmulden vorwiegend breitflächig ablaufen lassen und für die Weiterleitung städtische Kanäle zur Isar verwenden.

##### 4.2 **Auflagen**

Maßgebend sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte gelten auch ohne Aufnahme in die nachfolgenden Auflagen.

Die Vorhabensträger haben sicherzustellen, dass durch die vorgesehene Versickerung des Straßenoberflächenwassers keine belästigenden Nachteile für Dritte entstehen.

Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem Wasserwirtschaftsamt Landshut anzuzeigen.

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

#### 5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und

- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und dem Lageplan zu den straßenrechtlichen Verfügungen (Planunterlagen 7.2 und 7.3). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Die Farbgestaltung entspricht der Anlage 4 zur VollzBek-BayStrWG. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## **6. Entscheidungen über Einwendungen**

### **6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen**

#### **6.1.1 Einwenderin Nr. 7004**

Im Benehmen mit der Eigentümerin haben die Vorhabensträger durch geeignete Ersatzmaßnahmen sicherzustellen, dass auch künftig die Holzabfuhr vom Waldgrundstück Flnr. 1084, Gemarkung Schönbrunn, in Richtung St 2045 möglich ist.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben hierzu vorbehalten.

#### **6.1.2 Stadtwerke Landshut**

Das ÖPNV-Beschleunigungsprogramm der Stadt Landshut ist im Rahmen der weiteren Detailplanung und Ausgestaltung der Lichtsignalanlage am Kasernenknoten zu berücksichtigen.

### **6.2 Zurückweisungen**

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

## **7. Entscheidungsvorbehalte**

Entscheidungen über die durchzuführenden Maßnahmen zur Sicherstellung der Holzabfuhr vom Waldgrundstück Flnr. 1084, Gemarkung Schönbrunn, bleiben vorbehalten für den Fall, dass zwischen den Beteiligten keine einvernehmliche Lösung zustande kommt (A 6.1.1).

## **8. Kostenentscheidung**

Der Freistaat Bayern und die Stadt Landshut tragen die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben.

Auslagen werden nicht erhoben.

## **B Sachverhalt**

### **1. Beschreibung des Vorhabens**

Die Bundesstraße 299 führt von Neumarkt in der Oberpfalz über Neustadt an der Donau und Landshut nach Altötting. Sie verbindet die Industrie- und Raffineriezentren bei Ingolstadt und Neustadt an der Donau mit dem südostbayerischen Raum mit dem Chemiedreieck Altötting-Burghausen-Töging. In der Ortsdurchfahrt Landshut kreuzt die B 299 (Konrad-Adenauer-Straße) höhengleich die St 2045 (Niedermayerstraße). Beide Straßenzüge haben hohe Verkehrsbelastungen. Nach der letzten Verkehrszählung im Jahr 2006 fahren mehr als 37.000 Kfz/Tag über die sog. Kasernenkreuzung. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzungsanlage ist damit weitgehend ausgeschöpft.

Das Staatliche Bauamt Landshut für die B 299 und die Stadt Landshut als Baulastträger der St 2045 in der Ortsdurchfahrt Landshut beabsichtigen gemeinsam, die bestehende Kreuzung umzubauen. Die Planung sieht vor, dass die Grundform des Knotenpunktes mit „Versatz“ der B 299 beibehalten wird. Die Länge des „Versatzes“ wird durch Verschieben der Einmündung der B 299 Süd in die St 2045 nach Osten um ca. 40 m vergrößert. Geplant sind ferner zusätzliche und längere Aufstellspuren im Zuge der B 299 und der St 2045, eine bessere Gliederung der Verkehrsräume durch Mittelinseln und Grünstreifen, die Verlegung des Fußgängerüberweges bei Bau-km 0+130 aus dem „Versatzbereich“ heraus nach Bau-km 0+085 der St 2045 (westliche Niedermayerstraße) sowie die Errichtung eines neuen Fußgängerüberweges bei Bau-km 0+320 der St 2045 (östliche Niedermayerstraße). Entlang der B 299 Süd ist zum Schutz der Wohnbebauung eine bis zu 4 m hohe Lärmschutzwand geplant.

### **2. Vorgeschichte der Planung**

Da beim Kreuzungsumbau besonders auch städtebauliche Belange der Stadt Landshut zu berücksichtigen sind, war der Umbau der Kasernenkreuzung von der Stadt in den im Jahr 1996 durchgeführten städtebaulichen Ideenwettbewerb „Ehemalige Schochkaserne“ integriert.

### **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 17.12.2008 beantragte das Staatliche Bauamt Landshut (auch im Auftrag der Stadt Landshut) für den Umbau des Kasernenknotens in Landshut die Planfeststellung nach dem FStrG.

Die Regierung von Niederbayern leitete daraufhin mit Schreiben vom 16.1.2009 das Anhörungsverfahren ein. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 16.2.2009 bis 20.3.2009 bei der Stadt Landshut nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Landshut oder der Regierung von Niederbayern bis spätestens 3.4.2009 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Landshut
- Wasserwirtschaftsamt Landshut
- Amt für Ländliche Entwicklung Niederbayern
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Landshut
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Deggendorf
- Angelsportverein Landshut
- Bayer. Bauernverband, Landshut
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Archäologische Dienststelle Regensburg
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, München
- Bayer. Landesamt für Umwelt, Augsburg

- Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei
- Bundesanstalt für Immobilienangelegenheiten
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- DT Netzproduktion, Regensburg
- Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Niederbayern
- Jagdgenossenschaft Schönbrunn
- Kabel Deutschland
- Polizeidirektion Landshut
- Regionaler Planungsverband Landshut
- Stadtwerke Landshut
- Vermessungsamt Landshut
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerten sich die Vorhabensträger anschließend.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 29.7.2009 im kleinen Sitzungssaal der Regierung von Niederbayern in Landshut erörtert. Den Behörden, Trägern öffentlicher Belange, Verbänden sowie den Einwendern wurde der Termin der Erörterung mitgeteilt; im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung in der Stadt Landshut. 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. Dies gilt nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG auch für Staatsstraßen.

Gemäß Art. 78 BayVwVfG wird das Planfeststellungsverfahren nach FStrG durchgeführt, weil durch die Änderung der B 299 der größere Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt ist.

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 den Trägern des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

#### **1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen (§ 17 Satz 2 FStrG).

Auch unter Berücksichtigung der in den letzten Jahren vorgenommenen Änderungen an der B 299 bzw. der St 2045 (§ 3c Abs. 1 Satz 5 i.V.m. § 3b Abs. 2 und 3 UVPG) ergibt sich hier keine obligatorische Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung, da die in der Ziffer 14.5 der Anlage 1 zum UVPG genannten Größenwerte nicht erreicht werden.

Für Straßenbauvorhaben kann ferner gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. § 3c Satz 1 und 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sein, wenn die Vorprüfung des Einzelfalls ergibt, dass die Maßnahme erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Die Vorprüfung hat jedoch ergeben, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung hier nicht notwendig ist, weil das Vorhaben insbesondere naturschutzfachlich kein hohes Konfliktpotential aufweist.

Die Information der Öffentlichkeit über dieses Ergebnis gem. § 3a Satz 2 UVPG erfolgt durch die öffentlichen Bekanntmachungen im Planfeststellungsverfahren.

Die entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sind im Erläuterungsbericht und in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlagen 1 und 12 des festgestellten Plangeheftes) aber umfassend dargestellt und in der Abwägungsentscheidung berücksichtigt (C 2). Es ist festzustellen, dass die Auswirkungen des Vorhabens nach Maßgabe der Fachgesetze ausgleich- bzw. kompensierbar sind. Dem Vorhaben stehen also insoweit keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

## **2. Materiell-rechtliche Würdigung**

### **2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)**

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

### **2.2 Abschnittsbildung**

Der Ausbau verbessert die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Bereich der Kasernenkreuzung. Zwangswirkungen auf die angrenzenden Abschnitte der B 299 und der St 2045 löst der Umbau des Kasernenknotens nicht aus.

### **2.3 Planrechtfertigung**

Die Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und haben einem weiträumigen Verkehr zu dienen (§ 1 FStrG). Nach § 3 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Staatsstraßen haben zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz zu bilden, dem Durchgangsverkehr zu dienen sowie die Verkehrssicherheit zu fördern (Art. 3 BayStrWG). Nach Art. 9 BayStrWG sind auch sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten.

Der Umbau des Kasernenknotens ist im Hinblick auf diese Funktionen und die Verkehrsbelastung vernünftigerweise geboten.

Die Bundesstraße 299 führt von Neumarkt in der Oberpfalz über Neustadt an der Donau und Landshut nach Altötting. Sie ist eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen den Industrie- und Raffineriezentren bei Ingolstadt und Neustadt an der Donau und dem südostbayerischen Raum mit dem Chemiedreieck Altötting-Burghausen-Töging. In der Ortsdurchfahrt Landshut kreuzt die B 299 (Konrad-Adenauer-Straße) höhengleich die ebenfalls stark belastete St 2045 (Niedermayerstraße). Nach der letzten Verkehrszählung im Jahr 2006 fahren mehr als 37.000 Kfz/Tag über diese sog. Kasernenkreuzung. Insbesondere in den Spitzenstunden des Berufsverkehrs am Morgen und am Abend, wo etwa 3.000 Kfz in der Stunde über den Knotenpunkt fahren, ergeben sich regelmäßig Stauungen. Bei Veranstaltungen auf dem Messegelände ist der Knoten zeitweise überlastet.

Nach einer Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Kurzak wird die Knotenpunktbelastung bis zum Jahr 2025 aufgrund allgemeiner Verkehrssteigerungen, insbesondere aber auch wegen der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der St 2045 östlich des Kasernenknotens und aufgrund der weiteren baulichen Entwicklung auf dem früheren Kasernengelände/ Messegelände bzw. in den Stadtteilen Auloh und Schönbrunn auf bis zu 44.500 Kfz/24h ansteigen.

Dieser Entwicklung muss Rechnung getragen werden, d. h. der Umbau der Kasernenkreuzung B299/St2045 in der Stadt Landshut ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 des festgestellten Planordners). Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen die Auswirkungen auf die privaten Belange und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

### **2.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung**

#### **2.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen. Die

Bundesstraße 299 in Landshut verläuft auf der im **Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)** festgelegten überregionalen Entwicklungsachse Ingolstadt – Mühldorf a. Inn.

Im **Regionalplan für die Region Landshut (13)** ist der Ausbau der B 299 zwischen der A 92 und der St 2045 als besonders vordringlich durchzuführende Baumaßnahme aufgeführt. Nach dem Regionalplan kommt den Staatsstraßen besondere Bedeutung für die Anbindung an das Fernstraßennetz, die Verknüpfung der wichtigen zentralen Orte der Regionen untereinander und die Erreichbarkeit der zentralen Orte aus ihren jeweiligen Verflechtungsbereichen zu.

Der Umbau des Kasernenknotens entspricht den Zielen des Landesentwicklungsprogramms Bayern und des Regionalplanes Landshut.

#### 2.4.2 Planungsvarianten

Bereits seit Jahren gibt es Überlegungen zum Kreuzungsumbau mit verschiedensten Lösungsansätzen.

Folgende von den Vorhabensträgern untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensalternativen wurden näher geprüft und in die Abwägung eingestellt:

##### 2.4.2.1 Beschreibung der Varianten

###### **„Nullvariante“**

Die „Nullvariante“ wäre die Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes einschließlich Optimierung des Verkehrsablaufs durch verkehrlenkende oder geringe bauliche Maßnahmen.

###### **Planfreie oder teilplanfreie Knotenpunktsform**

Die höhenfreie Lösung mit Unterführung der St 2045 unter der B 299 würde ein aufwändiges Brückenbauwerk, die Führung der B 299 in Dammlage quer über das ehemalige Kasernengelände sowie entsprechende Anschlussrampen erfordern. Der Fußgänger- und Radfahrverkehr könnte die Bundesstraße höhenfrei unterqueren.

###### **4-armige höhengleiche Kreuzung mit Lichtsignalanlage**

Der bestehende „Versatz“ der B 299 würde in eine 4-armige, signalisierte Kreuzung umgebaut. Die Bundesstraße würde jeweils 2 Spuren geradeaus und eine Linksabbiegespur, die Staatsstraße 2045 jeweils 1 Spur geradeaus und eine Linksabbiegespur erhalten. Alle Rechtsabbiegeströme würden signalunabhängig - mit Dreiecksinseln abgetrennt - geführt. Für die Fußgänger und Radfahrer würden höhenfreie Unterquerungsmöglichkeiten der B 299 nördlich und südlich des Knotenpunktes geschaffen. Die B 299 würde, ähnlich wie bei der höhenfreien Lösung, quer über das ehemalige Kasernengelände führen.

###### **Kreisverkehrsplatz**

Da die Verkehrsprognose die Kapazität eines einstreifigen Kreisverkehrsplatzes überschreitet, wurde ein zweistreifig befahrbarer Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 60 m, teilweise mit 2-spurigen Zufahrten und mit „Bypässen“ sowie einer Fußgänger- und Radfahrerunterführung im Zuge der B 299 südlich des Knotenpunktes untersucht.

###### **Optimierung des bestehenden „Versatzes“ im Zuge der B 299 (Planlösung)**

Fertig geplant wurde schließlich die Beibehaltung des „Versatzes“ der B 299 mit Optimierung (Verlängerung) der Aufstelllängen und zusätzlichen Aufstellspuren. Die Länge des „Versatzes“ wird durch Verschieben der Einmündung der B 299 Süd in die St 2045 nach Osten um ca. 40 m vergrößert. Vorgesehen sind ferner zusätzliche und längere Aufstellspuren im Zuge der B 299 und der St 2045, eine bessere Gliederung der Verkehrsräume durch Mittelinseln und Grünstreifen, die Verlegung des Fußgängerüberweges bei Bau-km 0+130 aus dem „Versatzbereich“ heraus nach Bau-km 0+085 der St 2045 (westliche Niedermayerstraße) sowie die Errichtung eines neuen Fußgängerüberweges bei Bau-km 0+320 der St 2045 (östliche Niedermayerstraße).



#### 2.4.2.2 Bewertung der einzelnen Varianten

##### **„Nullvariante“**

Da eine brauchbare Projektalternative zur Verringerung des Individualverkehrs nicht zur Verfügung steht, die Funktion einer Bundesstraße bzw. einer Staatsstraße und die Erfüllung der Straßenbaulast zu berücksichtigen sind, ist ein Verzicht auf den Ausbau (sog. Nullvariante) nicht vertretbar. Die „Nullvariante“ würde bei steigender Verkehrsbelastung eine weitere Minderung von Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit bedeuten. Dies würde auch zu volkswirtschaftlichen Nachteilen führen.

##### **Planfreie oder teilplanfreie Knotenpunktformen**

Alle denkbaren höhenfreien Lösungen wären wegen der massiven Trennwirkung der Straßendämme sowie der erforderlichen Kunstbauwerke mit erheblichen negativen Eingriffen in das städtebauliche Umfeld und in das Landschaftsbild im Osten von Landshut verbunden. Weil durch die notwendigen umfangreichen Grundinanspruchnahmen auch die künftigen Nutzungs- und Entwicklungsmöglichkeiten des Kasernareals unvertretbar einschränkt würden und darüber hinaus auch sehr hohe Investitionen notwendig wären, wurden diese Varianten, trotz der deutlichen verkehrlichen Vorteile gegenüber allen anderen Lösungen hier vernünftigerweise ausgeschieden.

##### **4-armige höhengleiche Kreuzung mit Lichtsignalanlage**

Die Kreuzung müsste wegen der starken Abbiegeströme mit einer 4-Phasen-Signalsteuerung (jeweils eigene Grünphasen für die Linksabbieger) betrieben werden. Sie wäre, trotz eines aufwändigen Umbaus und gesonderter höhenfreier Fußgängerunterquerungen der B 299, nach den Berechnungen des Verkehrsgutachters in den Berufsverkehrszeiten überlastet und es müsste mit erheblichem Rückstau gerechnet werden. Hauptursache für die Überlastung ist die nur 1-spurige Linksabbiegemöglichkeit von der Konrad-Adenauer-Straße kommend in die Niedermayerstraße Richtung Auloh. Für diesen starken Verkehrsstrom wäre eine doppelte Linksabbiegespur erforderlich. Dies würde eine Aufweitung des Querschnitts der Konrad-Adenauer-Straße auf insgesamt 6 Fahrstreifen (4 Fahrstreifen im Zulauf zur Signalanlage, 2 Fahrstreifen bei Ausfahrt aus der Kreuzung) und eine Aufweitung des Querschnitts der Niedermayerstraße östlich der Kreuzung auf 5 Fahrstreifen (3 Fahrstreifen im Zulauf zur Signalanlage, 2 Fahrstreifen bei Ausfahrt aus der Kreuzung) erforderlich machen. Auch mit diesen Maßnahmen läge nach der Berechnung des Gutachters die Kreuzung nur an der Kapazitätsgrenze für die Morgen- und Abendspitze des Berufsverkehrs und hätte darüber hinaus keine Leistungsreserven für Tage mit sehr hohem Verkehrsaufkommen (z. B. bei Messeveranstaltungen).

Auch weil wegen der notwendigen Straßenverlegungen mit Eingriffen in das ehemalige Kasernengelände bei dieser Variante die künftigen Nutzungs- und Entwicklungsmöglichkeiten erheblich einschränkt würden, ist diese Alternative gegenüber der planfestgestellten Lösung nachrangig zu beurteilen.

##### **Kreisverkehrsplatz**

Im Rahmen des städtebaulichen Ideenwettbewerbes „Ehemalige Schochkaserne“ wurde für den sog. Kasernenknoten ein Kreisverkehrsplatz vorgeschlagen. Da erhebliche Verkehrsströme zu bewältigen sind, wurde ein zweistreifig befahrbarer Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 60 m, teilweise mit 2-streifigen Zufahrten und mit sog. Bypässen (Direktverbindungen außerhalb der Kreisfahrbahn) untersucht. Nach den Feststellungen des Verkehrsgutachters könnten über den geplanten Kreisverkehrsplatz auch bei 2-streifigen Zufahrten die prognostizierten Verkehrsmengen nicht leistungsfähig bzw. rückstaufrei abgewickelt werden. In der Morgenspitze würde sich der Verkehr auf der B 299 von Süden her kommend erheblich zurück stauen (Wartezeiten bis zu zwei Minuten). Auch in der Abendspitze ergäbe sich in der Zufahrt Niedermayerstraße von der Stadtmitte her kommend, trotz 2 Fahrstreifen zum Kreis und „Bypass“, Stauungen mit Wartezeiten bis deutlich über zwei Minuten. Auch die Zufahrt Konrad-Adenauer-Straße wäre stark überlastet. Beim Kreisverkehr besteht im Gegensatz zur signalgesteuerten Kreuzung nicht die Möglichkeit, auf unterschiedliche Belastungen (Berufsverkehrszeiten, Messeveranstaltungen) durch verkehrsabhängige Schaltung der Signalanlage flexibel zu reagieren.

Auch weil die Kreisverkehrslösung ebenso wie die höhengleiche 4-armige Kreuzung mit Lichtsignalanlage umfangreiche Straßenverlegungen erfordert und zu erheblichen Eingriffen in das ehemalige Kasernengelände führen würde, ist diese Alternative gegenüber der planfestgestellten Lösung eindeutig nachrangig zu beurteilen.

### Optimierung des bestehenden „Versatzes“ im Zuge der B 299 (Planlösung)

Der vorgesehene bestandsorientierte Umbau des Kasernenknotens mit Beibehaltung des „Versatzes“ der B 299, zusätzlichen Aufstellspuren und deutlicher Vergrößerung der Aufstelllängen auf ca. 150 m sowie die Verlegung des Fußgängerüberweges bei Bau-km 0+130 aus dem „Versatzbereich“ heraus nach Bau-km 0+085 der St 2045 (westliche Niedermayerstraße) stellt nach Beurteilung durch den Verkehrsplaner Prof. Kurzak sicher, dass das für das Jahr 2025 prognostizierte hohe Verkehrsaufkommen auch in den Zeiten der Tagesspitzen während des Berufsverkehrs sicher und leistungsfähig abgewickelt werden kann. Für Spitzentage mit Messeverkehr stehen darüber hinaus Reserven zur Verfügung.

Die Planlösung hat im Vergleich zu den geprüften Varianten den geringsten Grundbedarf und sie verursacht nur minimale Eingriffe im Randbereich des Kasernengeländes. Die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Landshut werden also nicht wesentlich eingeschränkt. Auch das städtebauliche Umfeld und das Landschaftsbild werden nicht negativ verändert. Die Planlösung stellt im Vergleich zu allen Varianten auch die kostengünstigste Lösung dar.

Die Belastung der Anwohner durch Lärm und Abgase wird durch die Vermeidung von Staus spürbar verringert. Durch das Heranrücken der Einmündung B 299 Süd/St 2045 an die Bebauung „Am Schallermoos“ könnte für die dortige Bebauung zwar eine zusätzliche Lärmbelastung entstehen, mit der Lärmschutzwand können aber die Grenzwerte weitgehend eingehalten und die Situation sogar verbessert werden. Darüber hinaus sind passive Schutzmaßnahmen vorgesehen.

#### 2.4.2.3 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile und Betroffenheiten wird dem geplanten bestandsorientierten Umbau der Kasernenkreuzung in der Stadt Landshut deshalb eindeutig der Vorzug gegeben. Er erfüllt die verkehrlichen Anforderungen, insbesondere auch die Anforderungen an die Verkehrssicherheit, wird dem Gebot der Wirtschaftlichkeit sowie eines sparsamen Umganges mit Grund und Boden gerecht, stellt einen vertretbaren Eingriff in Natur und Landschaft dar, ist ausgewogen und beeinträchtigt die Eigentümerinteressen und die Interessen der Stadt Landshut an der städtebaulichen Entwicklung des ehemaligen Kasernengeländes im Osten von Landshut nicht unverhältnismäßig. Die sogenannte Nullvariante scheidet aus den genannten Gründen aus.

#### 2.4.3 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung für den Umbau des Kasernenknotens in Landshut entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Aufgrund der prognostizierten Knotenpunktbelastung mit bis zu 44.500 Kfz/24h wurde eine Beibehaltung des „Versatzes“ der B 299 mit Optimierung der Aufstelllängen, zusätzlichen Abbiegespuren und Verlegung des Fußgängerüberweges aus dem „Versatzbereich“ gewählt. Diese Lösung wird laut Gutachten von Prof. Kurzak zu einer deutlichen Leistungssteigerung des Knotenpunktes führen. Die Fahrstreifenbreiten sind sachgerecht.

Der Forderung der **Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Landshut**, entlang der Niedermayerstraße stadteinwärts auch im unmittelbaren Einfahrtsbereich in die Kasernenkreuzung eine Spur ausschließlich für Busse einzurichten, kann nicht nachgekommen werden, weil eine solche Lösung insgesamt spürbare Einbußen von Leistungsreserven der Kreuzungsanlage nach sich ziehen würde. Nach dem Umbau der Kreuzung ist auch für die Stadtbusse nicht mehr mit langen Wartezeiten zu rechnen. Die Lichtsignalanlage an der sog. Kasernenkreuzung ist darüber hinaus in das System der ÖPNV-Beschleunigung eingebunden. Durch die Möglichkeit, die Grünphasen der vorhandenen Lichtsignalanlagen zu beeinflussen, werden die Wartezeiten für den ÖPNV deutlich verkürzt.

#### 2.4.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Verkehrslärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Bei der Planung des Kreuzungsumbaus wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

##### 2.4.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

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

##### 2.4.4.1.1 § 50 BImSchG

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der gewählte bestandsorientierte Umbau des Kasernenknotens mit Beibehaltung des „Versatzes“ der B 299 auch unter Berücksichtigung der Anforderungen des § 50 BImSchG die angemessene und vernünftige Lösung. Auf 2.4.2 wird verwiesen. Ein größerer Abstand der Verkehrsflächen zur Wohnbebauung scheidet hier aus nachvollziehbaren Gründen aus.

##### 2.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 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.

#### 2.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden von den Straßenbaulastträgern mit den der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) der jeweiligen Straßenabschnitte berechnet. Die Prognose, die von einer Verkehrsmenge von 44.500 Kfz/24h als Summe aller über den Kasernenknoten fahrenden Kfz im Prognosejahr 2025 ausgeht, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Verteilung auf die einzelnen Abschnitte ist in Unterlage 11, Seiten 4 bis 6 und Anlagen 1 und 2 erläutert.

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

#### 2.4.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge. Neubau scheidet hier aus.

Eine wesentliche Änderung liegt vor, wenn

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

Für die betroffenen Straßenabschnitte (Bereiche 1 bis 5 - siehe Erläuterung zur nachfolgenden Tabelle) ergibt sich folgende Beurteilung, wobei unterstellt wird, dass gegenüber der Straße „Am Schallermoos“ eine öffentliche Straße gebaut wird und damit zwischen zwei wesentlichen Knotenpunkten ein zusätzlicher Fahrstreifen entsteht. Deshalb ist insoweit nicht von Bedeutung, dass das Vorhaben zu keiner Erhöhung der Verkehrsstärken führen wird:

<b>Kriterien</b>		<b>Bereich 1</b>	<b>Bereich 2</b>	<b>Bereich 3</b>	<b>Bereich 4</b>	<b>Bereich 5</b>
Bauliche Erweiterung der Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen		nein	nein	ja	nein	nein
<b>Oder</b>						
Erheblicher baulicher Eingriff		nein	ja	ja	ja	ja
<b>Und</b>						
Erhöhung des Beurteilungspegels durch einen erheblichen baulichen Eingriff	um mindestens 3 dB(A)	-	nein	-	nein	Nein
	auf mind. 70 dB(A) tags oder mind. 60 dB(A) in der Nacht	-	nein	-	nein	Nein
	von mind. 70 dB(A) tags oder mind. 60 dB(A) in der Nacht	-	nein	-	nein	Ja
<b>Wesentliche Änderung</b>		<b>nein</b>	<b>nein</b>	<b>ja</b>	<b>nein</b>	<b>Ja</b>

Bereich 1: Niedermayerstraße stadteinwärts (Richtung Stadtmitte)  
 Bereich 2 Versatzbereich der B 299  
 Bereich 3 Niedermayerstraße stadtauswärts (Richtung Auloh)  
 Bereich 4 Konrad-Adenauer-Straße  
 Bereich 5 B 299 Süd (Kasernenberg)

Nach den schalltechnischen Berechnungen besteht Anspruch auf Schutzmaßnahmen für die Wohnbebauung zwischen Niedermayerstraße und B 299 Süd (Kasernenberg) stadtauswärts ab dem Knoten Ost. Die Vorhabensträger haben deshalb gemäß den Planunterlagen vorgesehen, zwischen Bau-km 0+311 und Bau-km 0+341 der St 2045 Ost sowie zwischen Bau-km 0+010 und Bau-km 0+200 der B 299 Süd eine Lärmschutzwand (BWVNr. 27) mit einer Höhe von vier Metern, bezogen auf die Straßenoberkanten, zu errichten. Bei der Zufahrt des Grundstückes Flnr. 1090/7 (Pizzeria) wird die Wandhöhe stufenweise auf 2 m abgesenkt.

Darüber hinaus haben die Vorhabensträger gemäß Nebenbestimmung A 3.5.1 die Lärmschutzwand aus gestalterischen Gründen am Bauende nicht wie in den Planunterlagen dargestellt abzusenken (auf einer Länge von 12 m stufenweise von 4 m auf 2 m), sondern ab Bau-km 0+188 bis Bau-km 0+236 der B 299 Süd abgestuft in Halbmeterschritten verteilt auf vier Feldlängen von je 12 m.

Die schrittweise Ermittlung des verhältnismäßigen Verkehrslärmschutzes entspricht der Rechtslage und dem Gebot der Verhältnismäßigkeit (siehe hierzu BVerwG vom 13.5.2009 Az. 9A 72/07).

Mit der Lärmschutzwand kann die Belastung für die anliegenden Wohnanwesen um bis zu fast 7 dB(A) verringert werden. Die Immissionsgrenzwerte können bis auf einzelne geringfügige Überschreitungen weitgehend eingehalten werden.

Aus Gründen des Orts- und Landschaftsbildes wäre hier eine noch höhere Wand, die an allen Stellen die Zumutbarkeitsgrenzen gewährleisten würde, nicht vertretbar. Auch hinsichtlich der Kosten wären höhere Wände unverhältnismäßig (siehe hierzu BVerwG vom 15.3.2000, DVBl. 2000, 1342).

Für die verbleibenden Überschreitungen sind die Aufwendungen für passive Maßnahmen in Form von Schallschutzfenstern zu erstatten (A 3.5.3). Auf Planunterlage 11 wird Bezug genommen.

Das **Bayerische Landesamt für Umwelt, München**, hat die schalltechnischen Berechnungen überprüft und ist mit den geplanten Maßnahmen zum Verkehrslärmschutz einverstanden. Einwendungen gegen dieses grundsätzliche Schutzkonzept wurden nicht erhoben.

#### 2.4.4.2 Schadstoffbelastung

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Die Gründe, warum hier nicht von der Wohnbebauung abgerückt werden kann, sind unter 2.4.2 dargelegt.

Durch den vorgesehenen bestandsorientierten Umbau des Kasernenknotens sind Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, nicht zu erwarten. Aber selbst wenn dies hier anders wäre, könnte keine andere Entscheidung getroffen werden. Die Verkehrssteigerungen würden auch ohne Umbau auftreten.

Brauchbare Projektalternativen zu einer spürbaren Verringerung des Individualverkehrs stehen nicht zur Verfügung (2.4.2). Bei den untersuchten und möglichen Varianten sind keine entscheidenden Unterschiede bei den Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete festzustellen. Maßnahmebedingt wird sich durch den Anbau von zusätzlichen Fahrstreifen der Verkehrsablauf und -fluss deutlich verbessern, wodurch sich der Schadstoffausstoß der Fahrzeuge im Vergleich zur „Nullvariante“ wohl verringern wird. Die geplante 4,0 m hohe Lärmschutzwand wird zusätzlich Schadstoffe in gewissem Umfang vom angrenzenden Wohngebiet abhalten. Wegen dieser Situation bräuchte ein lufthygienisches Gutachten, wie vom **Bayerischen Landesamt für Umwelt** gefordert, hier keine entscheidungserheblichen Erkenntnisse für das straßenrechtliche Verfahren. Es ist auf die §§ 44 ff. BImSchG zu verweisen. Da die Detailgestaltung der Bebauung auf dem ehemaligen Kasernengelände außerdem noch nicht feststeht, ist eine abschließende Aussage, ob sich Belastungen durch die Bebauung möglicherweise verschieben werden, derzeit noch gar nicht möglich.

#### 2.4.4.3 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage kann nach BBodSchG angesichts des öffentlichen Interesses an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) zugelassen werden.

Der Forderung des **Amtes für Landwirtschaft und Forsten Deggendorf**, bei der Entsiegelung vorhandener Straßenflächen den Straßenbelag und die vorhandenen Seitenstreifen restlos auszubauen und damit evt. vorhandene Schadstoffe restlos zu entfernen, wird mit der Nebenbestimmung A 3.4.5 entsprochen.

#### 2.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 2.4.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

##### 2.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Die im Süden an die Kasernenkreuzung unmittelbar angrenzenden Hangwälder der Isarhangleite gehören zur Teilfläche 1 des FFH-Gebiets „Isarhangleiten bei der Gretlmühle“ und sind auch Teil des Landschaftsschutzgebietes „Carosahöhe – B 299 neu“. Die Planung sieht vor, dass die Einmündung der B 299 Süd in die St 2045 um ca. 40 m nach Osten von den unmittelbar angrenzenden FFH-Gebietsflächen abrückt und eine den Hangleitenwäldern vorgelagerte Pufferzone in Form eines Waldrandbereichs geschaffen wird. Eine Beeinträchtigung der Schutzgebiete ist insoweit nicht zu befürchten.

Vorübergehende baubedingte Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen sind zwar nicht zu vermeiden, die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet werden in Anbetracht der bestehenden Vorbelastungen durch das hohe Verkehrsaufkommen aber nur gering sein. Die Auswirkungen durch den Betrieb der Straße ändern sich durch das Vorhaben nicht wesentlich.

Des Weiteren sind im betroffenen Gebiet folgende Flächen oder Strukturen in der Kartierung schutzwürdiger Biotope erfasst und/oder im ABSP aufgeführt:

- Biotop-Nr. LA-120, Teilfläche 01: Allee in der Niedermayerstraße

Durch den Kreuzungsumbau wird die straßenbegleitende Allee entlang der St 2045 nicht wesentlich beeinträchtigt. Entsprechende Schutzmaßnahmen sind während der Bauzeit vorgesehen.

Durch den Orkansturm „Emma“ im März 2008 wurden im Kreuzungsumfeld mehrere Einzelbäume (in den Planunterlagen noch dargestellt) entwurzelt.

- Biotop-Nr. LA-125, Teilfläche 01: Hangwald zwischen Carossahöhe und B 299

Die Biotopfläche deckt sich weitgehend mit den oben dargestellten Schutzgebieten. Durch den Orkansturm „Emma“ wurden auch hier unmittelbar anschließend an den Kreuzungsbereich flächig sämtliche größeren Bäume entwurzelt oder abgebrochen. Die an die Verkehrsflächen angrenzenden Flächen wurden aufgearbeitet. Die Restfläche wurde der natürlichen Entwicklung überlassen.

Als weiterer schutzwürdiger Bestandteil der Natur ist in den Planunterlagen das flächige Gehölz (Ö 1) östlich der B 299 Süd ausgewiesen. Dieser Bereich muss im Zuge des Kreuzungsumbaus vollständig überbaut werden.

Für die Überbauung/Beseitigung lässt die Planfeststellungsbehörde nach Art. 13d Abs. 2 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen eine Ausnahme zu.

Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung.

#### 2.4.5.1.2 Artenschutz

##### 2.4.5.1.2.1 Rechtsgrundlagen

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote werden in § 42 Abs. 1 BNatSchG benannt. Für nach § 19 BNatSchG zulässige Eingriffsvorhaben gelten gem. § 42 Abs. 5 BNatSchG die Zugriffsverbote nach § 42 Abs. 1 BNatSchG nach besonderen Maßgaben.

Für die artenschutzrechtliche Prüfung von Eingriffsvorhaben sind nach § 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG nur die nach europäischem Recht streng geschützten Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und die europäischen Vogelarten (§ 10 Abs. 2 Nr. 9 BNatSchG) zu betrachten. Die übrigen nur nach nationalem Recht „streng geschützten Arten“ sind im Rahmen von Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG zu prüfen.

Gem. § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Das Fang- und Tötungsverbot nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG gilt ohne Einschränkung für solche Tätigkeiten, die nicht im Zusammenhang mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfolgen. Ein Verstoß gegen das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegt nach § 42 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, wenn es sich um unvermeidbare Beeinträchtigungen handelt, die mit der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten verbunden sind, soweit deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Gem. § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Das Verbot der Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wird durch § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG auf die Fälle eingeschränkt, bei denen die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nicht erhalten bleibt.

Nach § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG können vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden, um die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kontinuierlich zu erhalten und damit einen Verbotstatbestand zu vermeiden.

Der Begriff der Beschädigung wird im Sinne einer funktionalen Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgelegt. Es können daher neben physischen Beschädigungen auch mittelbare Beeinträchtigungen wie z.B. durch die Wirkfaktoren Lärm oder optische Störwirkungen die Beschädigung einer Fortpflanzungsstätte auslösen.

Es können im Einzelnen auch Überschneidungen mit dem Störungsverbot gem. § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auftreten.

Gem. § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Für die Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten § 42 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG entsprechend.

Soweit das Eintreten der Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 42 Abs. 5 BNatSchG für die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und die europäischen Vogelarten nicht zu vermeiden ist, wird eine Ausnahme nach § 43 BNatSchG notwendig. § 43 Abs. 8 BNatSchG regelt die „Voraussetzungen für die Überwindung der Verbotstatbestände des § 42 im öffentlichen Interesse“ (BT-Drs. 16/5100, S. 13).

#### 2.4.5.1.2.2 Konfliktanalyse

Beim Umbau der Kasernenkreuzung sind Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie nicht betroffen. Von nicht bekannten, aber potenziellen Vorkommen ist nicht auszugehen.

Bau- und anlagenbedingt gehen jedoch Vegetationsstrukturen verloren, die zum Lebensraum von Tieren gehören, die artenschutzrechtlich geschützt sind. Dies gilt vor allem in Anbetracht der Nähe zu den Wäldern der Isarleiten, die zum europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000 gehören. Es kann daher nicht völlig ausgeschlossen werden, dass besonders oder streng geschützte Tiere im Zuge des Vorhabens getötet oder beeinträchtigt werden.

Die Lebensraumfunktion der betroffenen Flächen ist jedoch in Anbetracht ihrer geringen Größe und der erheblichen Vorbelastungen durch die bestehenden Straßen als sehr nachrangig einzustufen. Es ist daher nicht anzunehmen, dass den Flächen als Lebensraum geschützter Tierarten eine zentrale Bedeutung zukommt.

Eine Zunahme betriebsbedingter Beeinträchtigungen kreuzungsnaher Lebensräume ist ebenfalls nicht zu erwarten, da die Maßnahme einen reibungsloseren Verkehrsfluss im Kreuzungsbereich gewährleistet und damit einer Staubildung und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen vorbeugen wird.

Zusatzbelastungen sind während der Bauphase anzunehmen. In Anbetracht der bestehenden Vorbelastungen kann aber nicht davon ausgegangen werden, dass sich diese temporären Wirkfaktoren nachhaltig negativ auf geschützte Arten auswirken werden. Auch die nicht transparente Lärmschutzwand wird zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen führen.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass sich der Erhaltungszustand der geschützten Arten, die potenziell von dem Vorhaben betroffen sein können, nicht verschlechtert. Nicht ersetzbare Lebensräume streng geschützter Arten werden durch das Vorhaben nicht zerstört.

Die Verbände und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Einwände wurden nicht vorgetragen.

#### 2.4.5.2 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 Art. 1 und 1a BayNatSchG und §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).



Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12 des Planordners beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen hier die nicht stark betroffenen Naturschutzbelange.

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 des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 12.0 des Planordners) 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.

#### 2.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

##### 2.4.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist, vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Werden als Folge eines Eingriffs Biotope zerstört, die für dort wildlebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist. Sofern eine Art nach Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG betroffen ist, muss außerdem ein günstiger Erhaltungszustand der Population der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet gewährleistet sein und es darf keine zumutbare Alternative vorhanden sein.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG bzw. BayNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

##### 2.4.5.3.2 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 (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), 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.

Nach Art. 6a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Ausführungsvariante).

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Nr. 4 des Erläuterungsberichts zum landschaftspflegerischen Begleitplan und vorstehend insbesondere 2.4.2 und 2.4.3 verwiesen.

2.4.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Wie in Unterlage 12 des Planordners dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Konfliktbereich	betroffene Fläche in ha	erforderliche Ausgleichsfläche in ha
<p><b><u>K 1 - nördlich der Kreuzung</u></b></p> <p><b>Versiegelung von Gras- und Krautfluren bzw. von Gehölzflächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neuversiegelung von Gras- und Krautfluren/Gehölzflächen</li> <li>- abzüglich Entsiegelung</li> </ul> <p style="text-align: right;">Summe:</p>	<p>0,2055</p> <p>-0,0087</p> <p>0,1968</p>	<p></p> <p>0,0590</p>
<p><b><u>K 2 - unmittelbarer Kreuzungsbereich</u></b></p> <p><b>Versiegelung von Gras- und Krautfluren bzw. von Gehölzflächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neuversiegelung von Gras- und Krautfluren/Gehölzflächen</li> <li>- abzüglich Entsiegelung</li> </ul> <p style="text-align: right;">Summe:</p>	<p>0,0404</p> <p>-0,2985</p> <p>-0,2581</p>	<p></p> <p>-0,0774</p>
<p><b><u>K 3 - östlich der Kreuzung</u></b></p> <p><b>Überbauung von Biotopflächen, Versiegelung von Gras- und Krautfluren bzw. von Gehölzflächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überbauung eines mesophilen Gebüschs</li> <li>- Neuversiegelung von Gras- und Krautfluren/Gehölzflächen</li> <li>- Überbauung von Gras- und Krautfluren/Gehölzflächen durch Lärmschutzwand</li> <li>- abzüglich Entsiegelung</li> </ul> <p style="text-align: right;">Summe:</p>	<p>0,0931</p> <p>0,0598</p> <p>0,0120</p> <p>-0,0640</p> <p>0,1009</p>	<p></p> <p>0,0954</p>
<b>Summe Ausgleichserfordernis:</b>		ca. <b>0,0800 ha</b>

#### 2.4.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Nach § 19 Abs. 3 BNatSchG bzw. Art. 6 a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG sind die unvermeidbaren Beeinträchtigungen vorrangig auszugleichen. Sofern Ausgleichsmaßnahmen nicht möglich oder unverhältnismäßig sind, sind die Beeinträchtigungen in sonstiger Weise zu kompensieren, d.h. Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Bei der naturschutzrechtlichen Abwägung im Rahmen des Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist zu beachten, dass Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen, die für die dort wild lebenden Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für die Zulässigkeit des Vorhabens fordert. Von einer Zerstörung des Biotops wird ausgegangen, wenn er seine Funktion für Pflanzen und Tiere nicht mehr erfüllen kann.

Die Prüfung hat gezeigt, dass sich der Erhaltungszustand der geschützten Arten, die potenziell von dem Vorhaben betroffen sein können, nicht verschlechtert. Nicht ersetzbare Lebensräume streng geschützter Arten werden durch das Vorhaben nicht zerstört.

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.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein. Der Ausgleich hat Vorrang.

Im vorliegenden Fall ist ein vollständiger Ausgleich möglich. Da infolge der geringen Eingriffswirkung des Vorhabens ein Ausgleich nur in geringem Umfang erforderlich ist, wurde im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung kein eigenes Ausgleichskonzept erstellt. Die Ausgleichsmaßnahmen sind auf der im Zuge des Vorhabens entsiegelten Fläche zwischen der Kreuzung und der Isarhangleite vorgesehen. Geplant ist die Schaffung einer den Hangleitenwäldern vorgelagerten Pufferzone.

Weil die Ausgleichsfläche innerhalb der Beeinträchtigungszone der B 299 bzw. der St 2045 liegt, ist eine Verdoppelung des Ausgleichsflächenbedarfs auf 0,1600 ha vorgesehen. Die zur Verfügung stehende Fläche hat 0,1950 ha. Der Ausgleich kann damit vollständig im unmittelbaren Umfeld der Kasernenkreuzung erbracht werden.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch die laut den Planunterlagen vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen G 1 bis G 4 ausgeglichen. Durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen S 1 und S 2 werden die schutzwürdigen Lebensräume vor vermeidbaren baubedingten Beeinträchtigungen und Schäden geschützt.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme 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.

#### 2.4.6 Gewässerschutz

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Die Stellungnahme des **Wasserwirtschaftsamtes Landshut** wurde mit der Nebenbestimmung unter A 3.3 berücksichtigt. Danach sind die im Bereich der sanierten Altlast auf dem Kasernengelände vorhandenen Grundwassermessstellen möglichst zu erhalten. Sollte ein Rückbau nicht vermieden werden können, ist dieser mit dem Wasserwirtschaftsamt Landshut abzustimmen. Das Grundwasser darf dabei nicht beeinträchtigt werden.

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt, weiterhin in Kanäle der Stadt Landshut einzuleiten, aber es - soweit möglich - weitgehender breitflächig über die Straßenböschungen, angrenzende Grünflächen oder in Mulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen. Die Verteilung des Wassers in die Kanäle wird geändert.

Nach dem Entwässerungskonzept erfolgen also von den Straßen keine gezielten Einleitungen unmittelbar in Gewässer. Gestattungen gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis müssen deshalb nicht erteilt werden. Die Mengen des Straßenwassers, das in die Kanäle eingeleitet wird, führt nicht zu einer Überschreitung der erlaubten Einleitungsmengen. Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) sind im Zusammenhang mit diesen Einleitungen der Stadt nicht zu erwarten. Das Entwässerungskonzept ist mit den Stadtwerken Landshut abgestimmt.

Die gutachtlichen Stellungnahmen des **Wasserwirtschaftsamtes Landshut** vom 3.2.2009 und 7.9.2009 wurden fachlich berücksichtigt. Wie gefordert, haben die Vorhabensträger die Berechnungen und Bemessungen der Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung denen der städtischen Anlagen angeglichen.

Die Vorhabensträger haben ferner sicherzustellen, dass durch die vorgesehene Versickerung des Straßenoberflächenwassers im Vergleich zur derzeitigen Ableitung über den städtischen Mischkanal keine Nachteile für Dritte entstehen. Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise haben sie unverzüglich dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen (A 4.2).

#### 2.4.7 Landwirtschaft / Wald als öffentlicher Belang

Bei den vom Vorhaben beanspruchten Flächen handelt es sich um keine landwirtschaftlich genutzten Flächen. Auch Wald im Sinne des Bayerischen Waldgesetzes ist nicht betroffen.

Der **Bayerische Bauernverband** hat seine Bedenken zur Leistungsfähigkeit der Planlösung nicht näher erläutert. Der Forderung nach Errichtung eines Kreisverkehrs kann aus den unter 2.4.2 genannten Gründen nicht entsprochen werden. Die prognostizierten Verkehrsmengen könnten über einen zweispurig befahrbaren Kreisverkehrsplatz nicht leistungsfähig bzw. rückstaufrei abgewickelt werden.

#### 2.4.8 Belange der Stadt Landshut

Das Planvorhaben greift nur geringfügig in die Randbereiche des Kasernengeländes ein und berücksichtigt somit bestmöglich die Interessen der **Stadt Landshut** hinsichtlich der weiteren Nutzungsmöglichkeiten. Auch das städtebauliche Umfeld und das Landschaftsbild werden durch den geplanten Umbau des Kasernenknotens mit Ausnahme der Lärmschutzwand nicht negativ verändert.

Die Zufahrt BWVNr. 24 zur St 2045 darf erst beseitigt werden, sobald für die künftige Erschließung des Kasernengeländes geeigneter Ersatz zur Verfügung steht (A 3.2.2).

Soweit möglich, kann in Abstimmung mit der Stadt Landshut auf die geplante Stützmauer BWVNr. 25 verzichtet und der Geh- und Radwegdamm in Richtung Kasernengelände abgebösch werden (A 3.2.3).

Die Vorhabensträger haben vereinbart, über die Aufteilung der künftigen Unterhaltsverpflichtungen für die Lärmschutzeinrichtungen eine gesonderte Vereinbarung abzuschließen. Die Unterhaltspflicht im Bereich des Kasernenknoten ergibt sich i. Ü. aus den Eintragungen im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 7.2).

Unstrittig ist zwischen den Beteiligten auch, dass die Verkehrssteigerungen im Bereich der Kasernenkreuzung nicht ausschließlich auf die Entwicklung im Südosten von Landshut sondern auch auf allgemeine überregionale Verkehrszunahmen im Zuge der Bundesstraße 299 und der Staatsstraße 2045 zurückzuführen sind. Auf die festgestellten Planunterlagen und die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C 2.3 wird i. Ü. verwiesen.

Das ÖPNV-Beschleunigungsprogramm der Stadt Landshut ist im Rahmen der weiteren Detailplanung und Ausgestaltung der Lichtsignalanlage am Kasernenknoten zu berücksichtigen (A 6.1.2).

Wie gefordert, erfolgen mit diesem Planfeststellungsbeschluss auch die straßenrechtlichen Widmungen (A 5).

Die Forderung, für die während der Bauzeit nicht nutzbaren Stellplätze auf FlNr. 1090/7 Ersatzstellplätze zur Verfügung zu stellen und die vorhandene Zufahrtsbreite nicht zu verringern, betrifft Belange des Grundeigentümers bzw. Stellplatzpflichten. Der Grundeigentümer hat im Verfahren keine Einwände erhoben.

Für den Bau der Lärmschutzwand wird es erforderlich sein, eine Fläche von 185 m<sup>2</sup> der Flurnummer 1090/7 vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Der Zeitraum der Inanspruchnahme wird bei der Bauausführung möglichst kurz gehalten. Ersatzstellplätze könnten ggf. auf den Flächen 1237 und 1237/12 der Stadt Landshut durch die Stadt Landshut zur Verfügung gestellt werden. Die geforderte Fahrbahnbreite von 6,00 m für die verbleibenden Stellplätze auf Flurnummer 1090/7 wird eingehalten.

#### 2.4.9 Sonstige öffentliche Belange

##### 2.4.9.1 Denkmalschutz

Der Umbau des Kasernenknotens in Landshut kann auch unter Berücksichtigung des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Das **Bayer. Landesamt für Denkmalpflege** hat im Anhörungsverfahren mitgeteilt, dass im Zuge der Ausbaumaßnahme wahrscheinlich keine Bodendenkmäler mehr aufgefunden werden, weil der Baubereich durch frühere Baumaßnahmen bereits stark verändert wurde. Die Vorhabensträger haben aber vorsorglich trotzdem die bauausführenden Firmen darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde bei der Stadt Landshut zu melden sind (A 3.1.1).

##### 2.4.9.2 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten.

Wegen der zu erwartenden erheblichen Behinderung des Kfz-Verkehrs bei den späteren Wartungs- und Montagearbeiten ist es vernünftig, die bestehende Kabelrohranlage der **Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH** außerhalb des künftigen Fahrbahnbereichs der B 299/St 2045 zu verlegen. Weil die empfindlichen Glasfaserkabel nur eine sehr geringe Überdeckung aufweisen, wäre ein Belassen der Leitungen an Ort und Stelle auch baubetrieblich problematisch. Die Vorhabensträger und die Deutsche Telekom haben sich deshalb darauf geeinigt, bauvorbereitend die bestehende Kabelrohranlage in den Bereich des künftigen Geh- und Radweges zu verlegen und die Detailplanung in einem gemeinsamen Spartentermin abzustimmen (A 3.1.2).

Den Hinweisen und Forderungen der **Stadtwerke Landshut** wird wie folgt entsprochen:

Auf die vorhandenen Strom-, Wasser-, Abwasser- und Gasleitungen ist Rücksicht zu nehmen. Der Baubeginn ist rechtzeitig bekanntzugeben und ausreichend Zeit für die notwendigen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Leitungen zu gewähren.

Bei der Planung der Baumstandorte sind die bestehenden Gasleitungen nach den geltenden Vorschriften zu berücksichtigen.

Die Detailplanung ist mit den Stadtwerken Landshut in einem gemeinsamen Spartentermin abzustimmen (Nebenbestimmung A 3.1.3).

## **2.5 Private Einwendungen**

### **2.5.1 Unterschriftenliste Verlängerung Lärmschutzwand**

(Sammeleinwandschreiben vom 12.3.2009)

Die Vorhabensträger haben angekündigt, die Lärmschutzwand zur Erzielung eines ausgewogenen Gesamteindrucks am Bauende, nicht wie in den Planunterlagen dargestellt auf einer Länge von 12 m stufenweise von 4 m auf 2 m abzusenken, sondern ab Bau-km 0+188 bis Bau-km 0+236 der B 299 Süd in Halbmeterschritten auf 4 Feldlängen von je 12 m verteilt. Auf die Ausführungen hierzu unter 2.4.4.1.4 und die Nebenbestimmung A 3.5.1 wird verwiesen. Mit dieser Ausgestaltung waren die Einwender im Erörterungstermin einverstanden.

### **2.5.2 Jagdgenossenschaft Schönbrunn**

(Schreiben vom 27.1.2009)

Wegen der in den letzten Jahren gestiegenen Zahl von Rehwildunfällen wird die Errichtung eines Wildschutzzaunes ab dem Bauende der Lärmschutzwand beidseits entlang der B 299 Süd bis zur Anbindung Moniberg gefordert. Gewünscht wird darüber hinaus eine Weiterführung bis zum Stadtrand bei Berggrub. Die bestehende Fußgänger- und Radfahrerunterführung beim Planfeststellungsende sollte dann zum Wilddurchlass umgestaltet werden, so dass der bestehende Wildwechsel nicht unterbrochen wird.

Abgesehen davon, dass der geforderte Wildschutzzaun überwiegend Bereiche außerhalb des Planfeststellungsbereiches betrifft, kann die Planfeststellungsbehörde auch aus rechtlichen Gründen nicht über die Errichtung eines Wildschutzzaunes entscheiden.

Das Staatliche Bauamt Landshut hat beim Erörterungstermin aber zugesichert, Möglichkeiten für die Errichtung eines Wildschutzzaunes außerhalb der Planfeststellung zu prüfen und sich dazu mit der Jagdgenossenschaft Schönbrunn in Verbindung zu setzen. Die Jagdgenossenschaft ist mit dieser Vorgehensweise einverstanden.

### **2.5.3 Einwenderin Nr. 7004**

(Schreiben vom 16.3.2009)

Wie gefordert, haben die Vorhabensträger gemäß Nebenbestimmung A 6.1.1 sicherzustellen, dass auch künftig die Holzabfuhr vom Waldgrundstück FlNr. 1084, Gemarkung Schönbrunn, in Richtung St 2045 möglich ist.

### **2.5.4 Einwender Nr. 7002**

(Schreiben vom 12.3.2009)

Die Vorhabensträger haben angekündigt, die Lärmschutzwand aus gestalterischen Gründen am Bauende, nicht wie in den Planunterlagen dargestellt auf einer Länge von 12 m stufenweise von 4 m auf 2 m abzusenken, sondern ab Bau-km 0+188 bis Bau-km 0+236 der B 299 Süd in Halbmeterschritten und auf 4 Feldlängen von je 12 m verteilt. Auf die Ausführungen hierzu unter 2.4.4.1.4 und die Nebenbestimmung A 3.5.1 wird verwiesen. Mit dieser Ausgestaltung war der Einwender im Erörterungstermin einverstanden. Das Obergeschoß wurde in A 3.5.3 berücksichtigt.

### **2.5.5 Einwender Nr. 7003**

(Schreiben vom 17.3.2009)

Der Einwender fordert, aus Verkehrssicherheitsgründen eine Überführung für Fußgänger und Radfahrer über die Bundesstraße 299 zu bauen.

Dem kann man nicht nachkommen, denn ein solches Überführungsbauwerk müsste erhebliche Abmessungen haben (Durchfahrtshöhe für den Kfz-Verkehr, Überbrückung von bis zu 6 Fahrspuren) und scheidet deshalb insbesondere aus städtebaulichen Gründen sowie wegen der hohen Kosten aus.

Ein Unterführungsbauwerk könnte mit entsprechendem Aufwand zwar in das Umfeld eingebunden werden. Da aber ebenfalls 6 Fahrspuren zu unterqueren wären, müsste das Bauwerk 40 m lang werden. Die große Bauwerkslänge würde zur Vermeidung eines unangenehmen Raumgefühls eine Bauwerksbreite von mind. 6 m erfordern. Die anschließenden Rampen müssten behindertengerecht ohne größere Steigungen ausgeführt werden. Auch für eine Unterführung wären also die Aufwendungen erheblich. Darüber hinaus sind bei Unterführungen insbesondere bei Nacht Probleme mit Kriminalität und Vandalismus zu verzeichnen. Sie werden deshalb erfahrungsgemäß von Fußgängern oft gemieden.

Da die Planlösung für Fußgänger und Radfahrer sichere Querungsmöglichkeiten im Bereich der ohnehin erforderlichen Lichtsignalanlagen (Bau-km 0+025, B 299 Nord und Bau-km 0+025, B 299 Süd, Bau-km 0+090, St 2045 West und Bau-km 0+320, St 2045 West) gewährleistet, können die Vorhabensträger nicht verpflichtet werden, zusätzlich höhenfreie Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Sie haben aber gemäß Nebenbestimmung A 3.2.1 bei der weiteren Detailplanung und Ausführung der Lichtsignalanlage insbesondere auch die stark frequentierte Fußgänger- und Radfahrverbindung zwischen der Stadtmitte und dem Messegelände und Auloh entlang der Niedermayerstraße (St 2045) zu berücksichtigen.

## **2.6 Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Umbau des Kasernenknotens in der Stadt Landshut auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

## **2.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung folgen aus § 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5 und Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht unerhebliche Verlegungen vorliegen.

## **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 sind der Freistaat Bayern und die Stadt Landshut nach Art. 4 Abs. 1 des KG befreit.

## **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner 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 Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Bescheid 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, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des

Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Landshut, 17.12.2009  
Regierung von Niederbayern

Monika Weinl  
Regierungsvizepräsidentin

#### **Hinweis zur Auslegung des Plans**

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