

Regierung der Oberpfalz
Az: 32/31-4354.3.St 2040-8

Planfeststellung für das Bauvorhaben
St 2040, Amberg – Nabburg – Neunburg vorm Wald
Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg
von St 2040_540_1,345 bis St 2040_600_0,043
Anhörungsverfahren

Niederschrift

über die Erörterung der gegen den ausgelegten Plan für das o.g. Vorhaben
erhobenen Stellungnahmen oder Einwendungen
vom 16.04.2018 bis 19.04.2018
in Nabburg

Anlage

6 Teilnehmerlisten

Für das Bauvorhaben St 2040, Amberg – Nabburg – Neunburg vorm Wald, Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg, von St 2040_540_1,345 bis St 2040_600_0,043 waren die Pläne

für die

- Antragsunterlagen vom 22.10.2010
in der Stadt Nabburg vom 30.11.2010 bis 05.01.2011 und
im Markt Schwarzhofen, der Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft Neunburg
vorm Wald ist, vom 29.11.2010 bis 30.12.2010

sowie für die

- Tekturunterlagen vom 27.01.2017
in der Stadt Nabburg und im Markt Schwarzhofen, der Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft Neunburg vorm Wald ist, vom 09.03.2017 bis 10.04.2017

zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt.

Der Erörterungstermin wurde öffentlich durch die Bekanntgabe im Regierungsamtsblatt vom 15.03.2018 der Regierung der Oberpfalz und über die Tageszeitung „Der Neue Tag“ vom 15.03.2018 in der Rubrik „amtliche Bekanntmachung“ sowie ortsüblich durch Anschlag an den Amtstafeln, durch Ankündigung auf der Internetseite sowie durch Veröffentlichung in den ortsüblichen Tageszeitungen durch die Stadt Nabburg und den Markt Schwarzhofen durchgeführt.

Die Erörterung der rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen mit den Einwendungsführern, den Behörden, den Sachverständigen und Fachplanern fand am Montag, den 16. April 2018 in der Nordgauhalle (Turnhallenweg 16a, 92507 Nabburg) und von Dienstag, den 17. April 2018 bis zum Donnerstag, den 19. April 2018 im Sitzungssaal des Rathauses in Nabburg (Oberer Markt 16, 92507 Nabburg) statt.

Wegen der Vielzahl der Einwendungen wurde die Erörterung untergliedert.

Am

- Montag, den 16. April 2018
wurden ab 9.00 Uhr die Privateinwendungen mit allgemeinen Belangen (nicht grundstücksbezogen) sowie in Form von inhaltlich wie auch gleichlautender Texte (z.B. Sammeleinwendungen) en bloc;

und am

- Dienstag, den 17. April 2018
wurden ab 9.00 Uhr die Einwendungen und Stellungnahmen der Kommunen, Behörden Verbände und Leitungsträger;

und am

- Mittwoch, den 18. April 2018
wurden ab 9.00 Uhr die Privateinwendungen in individueller Form, die durch Grundabtretung betroffen sind nicht anwaltlich vertreten werden;

sowie am

- Donnerstag, den 19. April 2018
wurden ab 9.00 Uhr die Privateinwendungen in individueller Form, die durch Grundabtretung betroffen sind und anwaltlich vertreten werden

erörtert.

Die Erörterung wurde am 16. April 2018 um 9.00 Uhr eröffnet.

Nach der Begrüßung durch Frau Oberregierungsrätin [REDACTED] von der Regierung der Oberpfalz werden von ihr die Vertreter der Regierung vorgestellt. Danach gibt sie das Wort an Herrn Bauoberrat [REDACTED] vom Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach (Vorhabensträger) weiter, der die Mitarbeiter des Bauamtes und der beigezogenen Gutachter vorstellt.

Anschließend erläutert Frau Oberregierungsoberrätin [REDACTED] den Sinn und die Bedeutung des Planfeststellungsverfahrens. Insbesondere weist sie darauf hin, dass im Planfeststellungsverfahren über die Höhe der Entschädigungsansprüche nicht zu entscheiden sei. Es werden bei diesen Terminen die eingegangenen Stellungnahmen bzw. Einwendungen der Stadt, der Gemeinden, der Behörden und betroffenen Bürger erörtert. Sie weist darauf hin, dass eine Niederschrift über den Erörterungstermin gefertigt wird; sofern ein Auszug aus der Niederschrift gewünscht wird, ist dies Herrn [REDACTED] mitzuteilen, der die Verhandlung führt und die Niederschrift fertigt.

Vorstellung des Vorhabens inklusiv der Tektur vom 27.01.2017

Für den Vorhabensträger stellten Herr [REDACTED] und Herr [REDACTED] vom Staatlichen Bauamt Amberg-Sulzbach die Maßnahme einschließlich der Tektur vom 27.01.2018 in ihren wesentlichen Zügen kurz vor. Der Vortrag von den beiden Vertretern wird hier zusammengefasst wiedergegeben:

A Historie

1. Historie in Stichpunkten

- Gutachten zur städtebau- u. verkehrlichen Neuordnung im Zuge der St 2040 1998
- Städtebauliche Rahmenplanung 04/2001
- Beginn der Planungen zur St 2040 Beseitigung des BÜ Nabburg ab 2007
- Genehmigung des Vorentwurfs durch OBB 08/2009
- Planungsvereinbarung Staatl. Bauamt Amberg-Sulzbach mit Stadt Nabburg 02/2010
- Genehmigung der Kreuzungsvereinbarung durch Bundesministerium 10/2010
- Beantragung Planfeststellungsverfahren bei Regierung der Oberpfalz (zeitgleich Bebauungsplanverfahren durch Stadt Nabburg – wurde ausgesetzt) 10/2010
- Abweichender Vorschlag von Büro Vieregg u. Rössler GmbH 02/2012
- Tektur (Ergänzung Geh- und Radwege in Teilbereichen, Aktualisierung und Ergänzung LBP, Auswirkungen auf Grund- und Hochwasser) 01/2017

B Ziele des Vorhabens

- Beseitigung des Bahnüberganges – keine Ortsumgehung
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs im Zuge der beiden sich bisher niveaugleich kreuzenden Verkehrswege Bahn und Straße
- Verbesserung des innerörtlichen Verkehrsablaufes (Bau von 2 Kreisverkehren am Baubeginn und Bauende)
- Verbesserung der intensiven, fußläufigen und radverkehrlichen, innerörtlichen Verkehrsbeziehungen zur Altstadt (teilweise Neuanlage von Geh- bzw. in Teilbereichen kombinierte Geh- und Radwege)

C Variantenuntersuchung

1. Im Rahmen der Erstellung der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung untersuchte innerörtliche Varianten
 - a. Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges an vorhandener Stelle
 - b. Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges mit Kreuzung der Bahnlinie auf Höhe der Stadthalle und Rückschwenkung zur Austraße
 - c. Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges mit Kreuzung der Bahnlinie auf Höhe der Stadthalle und Einschleifung in die Regensburger Straße.

Nach den Ausführungen des Vorhabensträgers führen nachfolgende Punkte zur nicht Berücksichtigung dieses Lösungsansatzes:

- Verknüpfung beider Ortsteile mittels einer Brücke über die bestehende Bahnlinie
- Erhebliche Eingriffe in Privateigentum und in die städtebauliche Struktur sowie
- in die wirtschaftliche Existenz vieler Betriebe
- Erhebliche Anpassungen an das nachgeordnete Wegenetz
- Überschreitung maximaler Trassierungsparameter

2. Im Rahmen einer Grobanalyse untersuchte weitere Varianten

a. Innerörtliche Verlegungen der St 2040 mit Beibehaltung des bestehenden Bahnüberganges

Zur nicht Berücksichtigung dieses Lösungsansatzes führte, so der Vorhabensträger, dass zur Abwicklung des innerörtlichen Verkehrs der Bahnübergang erhalten bleiben müsste. Somit wird das Planungsziel nicht erreicht.

b. großräumige Ortsumgehungsvarianten im Norden und Süden

Zur nicht Berücksichtigung dieses Lösungsansatzes führte, so der Vorhabensträger, dass zur Abwicklung des innerörtlichen Verkehrs der Bahnübergang erhalten bleiben muss. Somit wird das Planungsziel nicht erreicht.

Ferner treten im Gegensatz zur Vorzugslösung massivere Eingriffe in Natur und Landschaft auf.

c. Verlegung der St 2040 mit Tieferlegung und Verschiebung der Bahnlinie

Zur nicht Berücksichtigung dieses Lösungsansatzes führte, so der Vorhabensträger, dass eine ausgeprägte Hoch- und Grundwasserproblematik, hohe Stützmauern, eine mehrjährige Bauzeit mit massivsten Beeinträchtigungen auf der Schiene unter Berücksichtigung der hochbelasteten Staatsstraße 2040 zu hohen Mehrkosten gegenüber der Vorzugsvariante führen.

d. Tieferlegung der Bahnlinie unter Beibehaltung der St 2040 alt

Zur nicht Berücksichtigung dieses Lösungsansatzes führte, so der Vorhabensträger, dass eine sehr große Troglänge für die Bahn erforderlich wird und die Hochwassersicherheit und der Hochwasserschutz geringer ausfallen. Ferner wurde die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs während der Bauzeit bereits im Rahmen eines Gutachtens (1988) zur städtebaulichen Neuordnung im Zuge der St 2040 nicht weiter verfolgt.

e. Verlegung der St 2040 (Variante mit Querung der Naab zwischen Nordgauhalle und der Siedlung „Turnhallenweg“ mit anschließender Untertunnelung

der Bahnlinie, des Bahnhofs- und des BayWa-Geländes)

Zur nicht Berücksichtigung dieses Lösungsansatzes führte, so der Vorhabensträger, dass zur Abwicklung des innerörtlichen Verkehrs der Bahnübergang erhalten bleiben muss. Das Planungsziel wird dadurch nicht erreicht. Im bauten Gebiet am Rankenweg werden massive Eingriffe erforderlich. Die Anbindung der St 2040 neu an den Kreisverkehr West ist nur mittels einer extremen Längsneigung möglich, und zur Anbindung der Altstadt müssten bestehende Ortsstrukturen beseitigt werden.

f. Eisenbahntunnel Nabburg

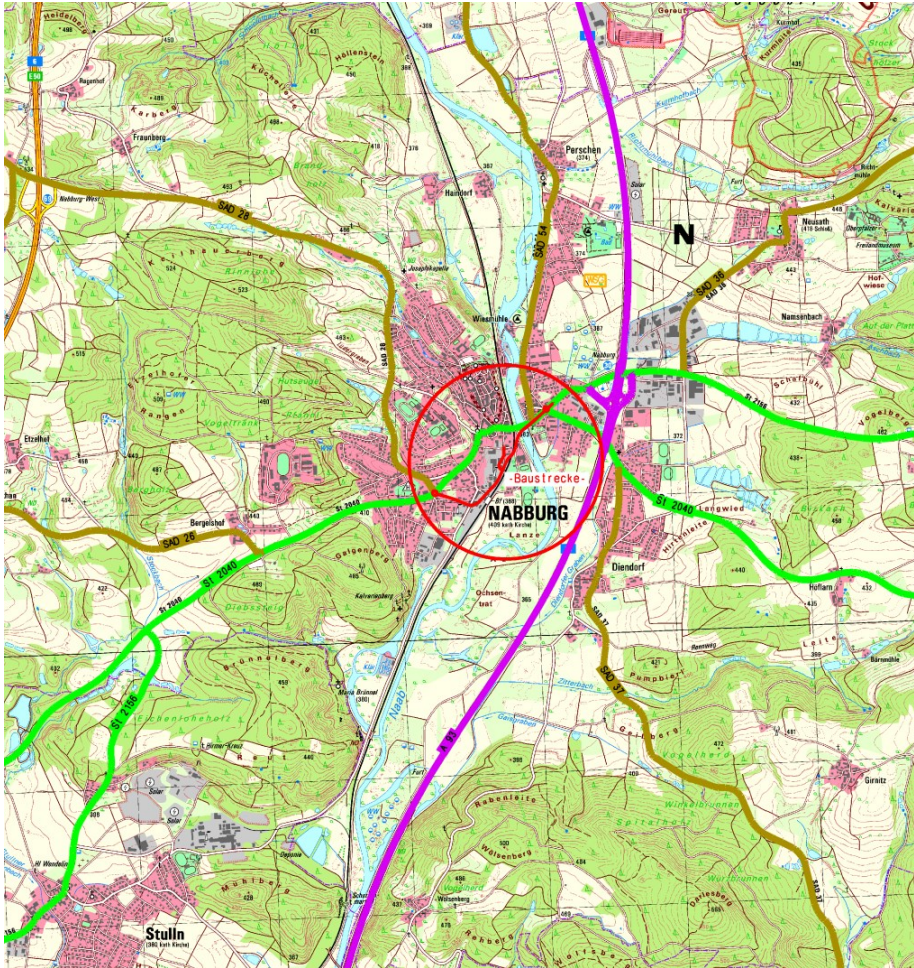
Zur nicht Berücksichtigung dieses Lösungsansatzes führte, so der Vorhabensträger, dass hier in Nabburg schwierige geologische Bedingungen für den bergmännischen Tunnel vorliegen. Auf die Verlegung bzw. Tieferlegung des Haltepunktes der Bahn (Bahnhof in Nabburg) und die damit zusammenhängenden sehr hohen Baukosten (hochwasser- u. grundwasserdichter Tunnel/Trog) von über 80 Mio. Euro.

D Darstellung des Vorhabens

- Baulänge: 2,2 km
- Fahrbahnbreite: 7,5 m
- 4 Bauwerke: -- Bahnbrücke – Unterführung der St 2040
-- Bahnbrücke – Unterführung Fußweg
-- Naabbrücke im Zuge der St 2040
-- Tieflage (Trog) im Zuge der St 2040

E Skizzen

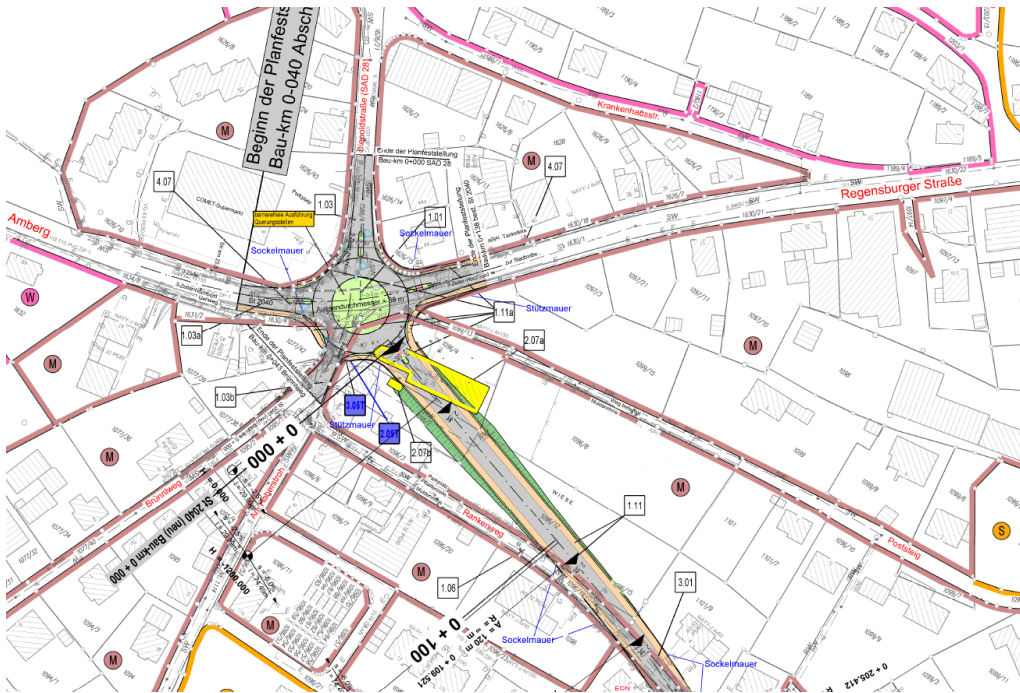
1. Übersicht zur Lage des Vorhabens



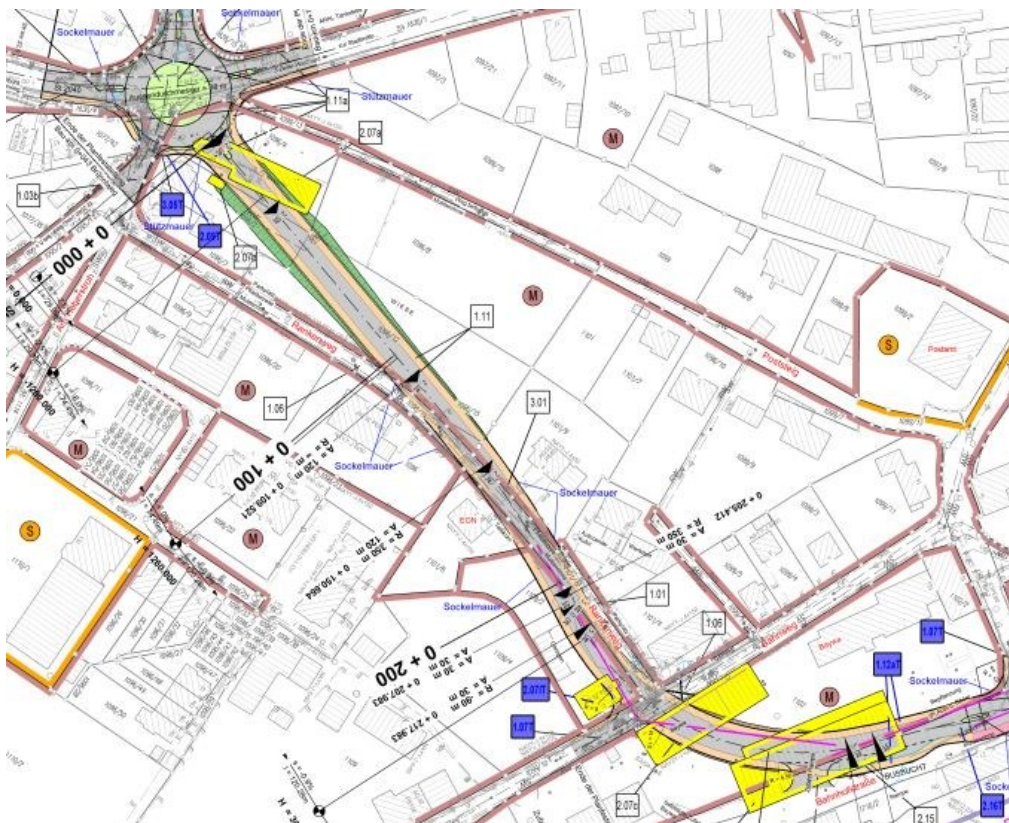
2. Situation des Vorhabens in Nabburg



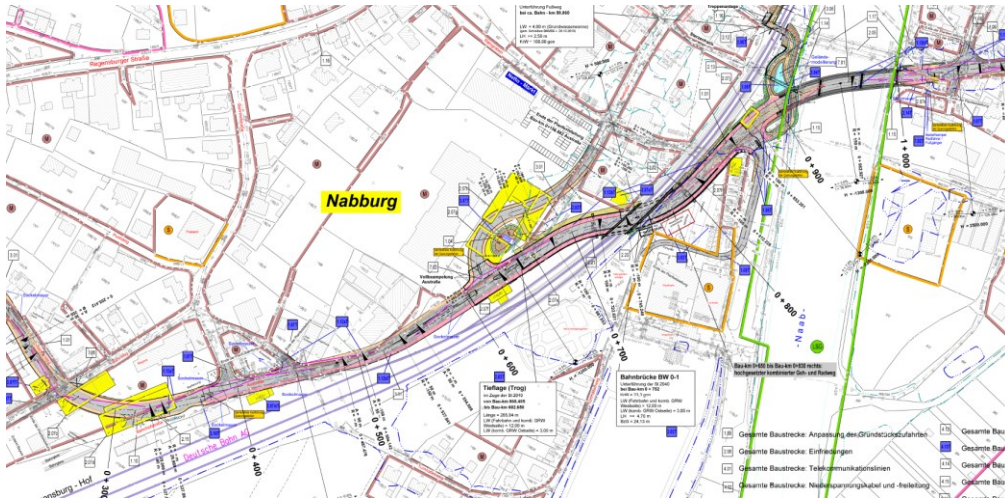
2. Situation am Kreisverkehrs Ost



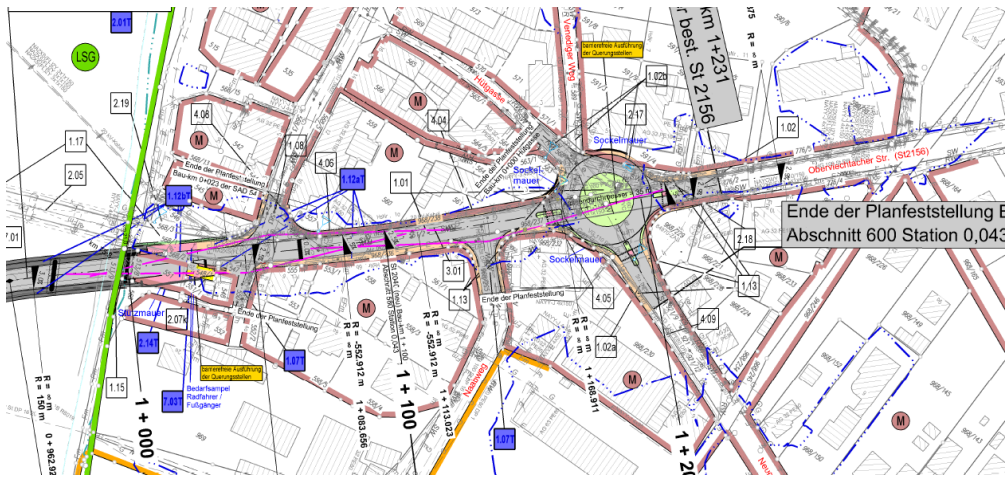
3. Situation im Bereich Rankenweg/Bahnhof



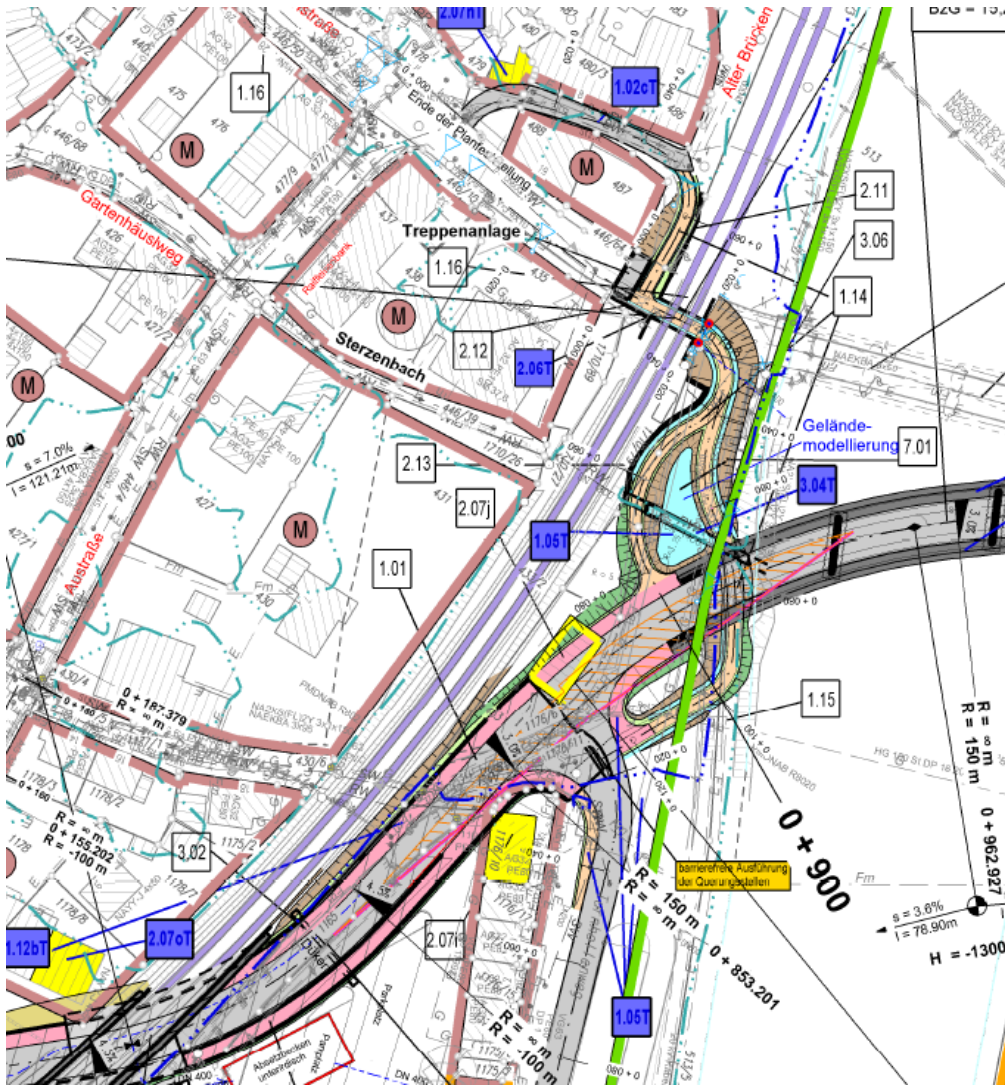
4. Situation im Bereich Bahnhof/Nordgauhalle



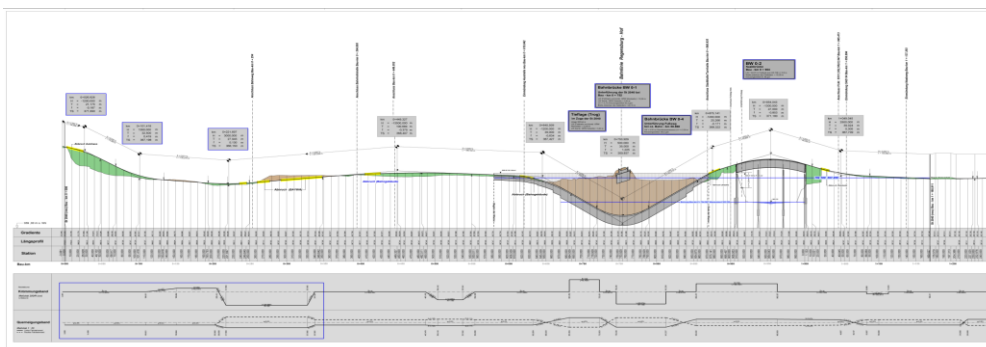
5. Situation im Bereich Kreisverkehr Ost (Ortsteil Venedig)



6. Situation im Bereich Fußgängerunterführung beim jetzigen Bahnübergang



7. Skizzenhafte Übersicht in der höhenmäßigen Entwicklung



Zum weiteren Ablauf des Erörterungstermins erläutert Herr [REDACTED]: Die Niederschrift ist kein Wortprotokoll, sie behandelt den Verfahrensgegenstand, die angesprochenen Stellungnahmen bzw. Einwendungen, gestellte Anträge, den wesentlichen Inhalt der Aussagen der Einwender und der Fachbehörden; insbesondere welche Stellungnahmen bzw. Einwendungen zurückgenommen werden, welche aufrechterhalten bleiben, welchen Einwendungen vom Antragsteller

entsprochen wird, welche Einwendungen verspätet vorgetragen und erörtert worden sind.

Herr [REDACTED] beginnt danach mit der Erörterung der Einwendungen.

Der eingerückte Text bezieht sich auf die vorgetragenen schriftlichen Einwände.

Die nicht eingerückten Texte sind die zusammengefassten Äußerungen der Anwesenden.

Ergebnis der Erörterungsverhandlung vom Montag, 16.04.2018, für private Einwender die ihre Einwände in individueller Form vorgetragen haben, in der Nordgauhalle, Turnhallenweg 16a in 92507 Nabburg:

Sammeleinwand 3

- B-004 [REDACTED] Einwendungsführer 024, 025, 026, 032
[REDACTED]
- [REDACTED] und
- B-007 Einwendungsführer 026
[REDACTED] und
- B-006 Einwendungsführer 025
[REDACTED]
- B-013 Einwendungsführer 032
[REDACTED] soweit in der Anlage aufgeführte Einwendungen

[REDACTED] [REDACTED]
[REDACTED] [REDACTED]
[REDACTED] [REDACTED]
[REDACTED] [REDACTED]
[REDACTED] [REDACTED]

Erschienen ist [REDACTED].

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 18.01.2011:

Hiermit möchten wir unseren Einspruch gegen das Planfeststellungsverfahren, zu der genannten Frist bis zum 21.01.11, bekannt geben.

Die für uns relevanten Einwände sind:

1. Keine weiteren Alternativen zur geplanten Umgehungsstrasse.

Ergebnis der Erörterung:

Der Einwender möchte sich hierzu nicht äußern. Der Einwender trägt vor, dass er wissen möchte, wie die Schüler und Kinder künftig zur Schule gehen sollen, die am Bahnhof ankommen. Er trägt weiter vor, er möchte vom Vorhabensträger wissen, wann im Turnhallenweg das erste Gebäude abgetragen wird und wie der Übergang zu seinem Nachbargebäude aussieht. Konkret ist die Frage der stehenbleiben Giebelträger zu klären.

Der Vorhabensträger erklärt, dass in der Konkretisierung der Ausführungsplanung die bautechnische Situation zwischen Turnhallenweg 6 und 8 hinsichtlich der Kommunwand (Giebelwand) untersucht werden muss. Die Untersuchung führt der Vorhabensträger durch und wird alle erforderlichen Anpassungen auch in die Wege leiten. Die Standfestigkeit der Giebelmauer soll dadurch weiterhin gewährleistet werden. Alle dadurch erforderlichen Kosten und Maßnahmen werden vom Vorhabensträger getragen. Das Grundstück des Einwenders ist durch Grundabtretung oder Überbauung nicht übertroffen.

2. Im Bereich Turnhallenweg wird die gesamte erste Häuserreihe schwer und unerträglich getroffen. Wir haben dann sowohl vor der Haustüre, wie auch unmittelbar auf der Rückseite unseres Hauses eine entlangführende Straße. Für uns Anlieger wird es schlechter als zuvor, denn wir werden zukünftig mit hohem Lärm und Staub belastet.

Gleichwohl sieht der derzeitige Plan die Übernahme unseres Hauses nicht vor. Wir werden aber faktisch enteignet. Dies stellt eine unzumutbare Belastung dar. Korrekterweise müsste die ganze Häuserzeile und Grundstücke abgelöst werden. Da unser Haus außerhalb der Plantrasse liegt, müssten wir daher von der Stadt abgelöst werden.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

3. Im Bereich Turnhallenweg steigt das Grundwasser sehr stark mit dem Wasserspiegel der Naab. Sehr deutlich war es jetzt mit der Hochwassersituation zu sehen. Im Bereich Turnhallenweg – Eingang Nordgauhalle waren Parkplatz und Straße überflutet. Für uns war diese Situation sehr beängstigend. Wenn der Unterführungstrog fertiggestellt ist, hat in diesem Bereich das von der Naab aufsteigende Wasser keine Ausweichmöglichkeit mehr. Dadurch steigt der Wasserdruck im Boden und gefährdet zusätzlich in diesem Bereich befindliche Gebäude. Einschließlich auch der erst vor kurzem für 3 Millionen Euro sanierten Nordgauhalle.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

4. Der Verkehr von und zur Nordgauhalle wird weiter erschwert. Bei Großereignissen sind die Verhältnisse bereits jetzt schon an der Grenze der Zumutbarkeit. Ist die Umgehungsstraße fertig, wird sich im Einmündungsbereich die Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge (17.000 pro Tag) deutlich erhöhen.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

5. Die Anbindung zur Austraße müssen zahlreiche LKWs, auch LKWs mit Anhänger bzw. Sattelzüge nutzen wegen des dort befindlichen Supermarkts, der Produktionsstätte der Firma Inotech, den über die Austraße dann angeschlossenen Gewerbebetrieben in Georgenstraße, Mühlweg, Ledermühlweg und Regensburger Straße. Der Straßenzug Georgenstraße mit Anschluss Regensburger Straße ist derjenige Bereich mit der dichtesten Gewerbeansiedlung in Nabburg, der entsprechender Versorgungsfahrzeuge bedarf. Über den Mühlweg sind eine Getreidemühle mit angeschlossenen Ladengeschäft und ein Sägewerk angebunden. Mit dem jetzigen Anbindungsradius müssen LKWs, die von der A93 kommen, zwangsläufig jeweils auf die Gegenfahrbahn der Austraße ausscheren. Dort befinden sich aber zugleich ein erheblicher PKW - Verkehr, insbesondere verursacht durch die Ansiedlung eines Supermarktes, aber auch durch die Kunden der im Bereich Austraße/Georgenstraße mit Beginn Regensburger Straße angesiedelten Gewerbebetriebe. Damit wird eine verkehrsfährliche und unfallträchtige Straßenführung geschaffen, die es bis jetzt noch nicht gibt.

Ergebnis der Erörterung:

Der Einwender hat Bedenken, dass der gleiche Rückstau bei der Austraße entsteht wie jetzt an der Bahnhofstraße.

Der Vorhabensträger berichtet von einer Untersuchung der Einmündung der Austraße in die künftige Staatsstraße. Hierbei wurden Leistungsberechnungen mit der prognostizierten Verkehrsmenge durchgeführt und die Leistungsfähigkeit für ausreichend bewertet.

Der Einwender hegt die Befürchtung, dass infolge der Beampelung der Einmündung der Austraße ebenso lange Staulinien wie am Bauübergang entstehen würden.

Dem entgegenete der Gutachter im Auftrag des Vorhabensträgers mit dem Hinweis, dass die Taktung einer Ampelschaltung deutlich schneller und kürzer ist als die Sperrzeit des vorhandenen Bahnüberganges, die Kreuzung schneller geräumt wird und die Rückstaulängen kürzer als am verfahrensgegenständlichen Bahnübergang.

6. Die Bahnhofstraße ist eine relativ verkehrsreiche Straße. Sie wird am Bahnhof in die neu geführte St 2040 eingebunden. Die Einmündung liegt direkt hinter einem Haus. Die Einmündung kann nicht eingesehen werden. Auch hier wird ein neuer Unfallschwerpunkt geschaffen werden, wo bisher eine sichere Straßenführung vorhanden ist.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

7. Die Plantrasse der St 2040 schneidet den Bahnhof von jeglichem Zuführungsverkehr ab. Er beschädigt daher nicht nur eine für die Stadt Nabburg

sehr wichtige Infrastruktur, er schneidet insbesondere die Fußgänger vom Zugang zum Bahnhof ab. Der Bahnhof wird von einer sehr großen Zahl von Schülern genutzt, die alle die Bahnhofstraße entlang gehen, weil sie zu den Schulen Gymnasium, Realschule, Berufsschule und Förderschule, also zum Nabburger Schulzentrum müssen. Es ist bekannt, dass Schüler häufig unachtsam sind, so kommt es immer wieder zu schweren bis tödlichen Unfällen von Schülern, die beispielsweise das Schulgelände verlassen und über eine Straße gehen, oder auch auf Bushaltestellen, bei denen die Schüler aus- und einsteigen. Mit der Plantrasse wird auch nun in Nabburg eine solche, Menschenleben akut gefährdende Verkehrsquerung geschaffen, wo bisher eine völlig gefahrlose Anbindung des Fußgängerverkehrs vorhanden ist.

Damit werden innerhalb eines kurzen Streckenabschnittes drei akut unfallträchtige Gefahrenstellen geschaffen, z. T. sogar Menschenleben gefährdende, wo bisher sichere Verkehrswege gegeben sind

Ergebnis der Erörterung:

Der Einwander erläutert seinen Einwand nochmals kurz und berichtet von 300 Schulkindern, die vom Bahnhof zur Schule gehen.

Der Vorhabensträger bezweifelt die vom Einwander genannten 300 Fußgänger pro Stunde nicht. Die Situation wurde eingehend im Vorfeld der Planung untersucht. Entsprechend der vorhandenen gültigen technischen Regelwerke ist die geplante Fußgängerquerung mit Mittelinsel ausreichend. Der Vorhabensträger verweist auf entsprechende Verkehrsbelastungen und technischen Querungshilfen, die er bereits in der Vergangenheit gebaut hat und betreibt, die auch von den Verkehrsteilnehmern angenommen werden. Der Vorhabensträger verweist auf die gegenwärtige Situation in der Regensburger Straße (jetzige St 2040). In dieser Straße ist eine hohe Verkehrsbelastung vorhanden und trotzdem queren die Fußgänger diese Straße ohne technische Hilfsmittel.

8. In der Bürgerversammlung wurde erklärt, man hätte auch schon eine Fußgängerüberquerung, also eine Fußgängerbrücke, angedacht. Diese Gedankenführung ist aber offensichtlich noch nicht recht weit gediehen, denn in den vorliegenden Plänen ist sie nicht enthalten, und sie ist damit auch nicht Gegenstand der Kreuzungsvereinbarung. Die Kosten hierfür kommen daher möglicherweise auf die Stadt Nabburg zu, die andererseits jetzt schon kein Geld hat, um den über die Bahngleise führenden Übergang zu erneuern. Darüber hinaus besagt auch das Angebot einer Fußgängerüberquerung, die sicher ohne Fahrstuhl, also nicht behindertengerecht gebaut wird, auch nicht, dass es von den Fußgängern angenommen wird.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

9. Eine Ampelregelung für die zu erwartenden Unfallknotenpunkte Anknüpfung Austraße, Anknüpfung Bahnhofstraße und Fußgängerüberquerung Staatsstraße 2040 wurde in der Bürgerversammlung von Herrn ██████ vom Straßen-

bauamt kategorisch abgelehnt; er erklärte, er werde die Verkehrszahlen schon so rechnen, dass eine Ampel nicht notwendig sei. Dem ist entgegen zu halten, dass der seinerzeitige Vertreter des Straßenbauamtes, Herr Gläser, bei der Vorstellung der Plantrasse im Stadtrat Nabburg erklärt hatte, man müsse davon ausgehen, dass bei der Anbindung in die Austraße und beim Bahnhof eine Ampelanlage notwendig sei. Zum damaligen Zeitpunkt war der inzwischen gebaute Supermarkt noch nicht einmal angedacht oder geplant. Das Verkehrsaufkommen in der Austraße hat sich also seit dieser Erklärung des Vertreters des Straßenbauamtes wohl vervielfacht.

Man wird also davon ausgehen müssen, dass bereits kurz nach Inbetriebnahme einer neuen Staatsstraße 2040 sich die Notwendigkeit von Ampelregelungen zeigt. Wegen des LKW - Verkehrs vom Stadtosten in die Austraße/Georgenstraße/Regensburger Straße wird es notwendig sein, für den aus der Austraße ausfahrenden Verkehr die Ampel sehr weit zurückzusetzen, damit die LKWs den erforderlichen Ausscherbereich haben. Dies führt dazu, dass die Schaltphasen weit auseinander gezogen werden müssen und somit sowohl für den Verkehr aus der Austraße wie auch für den Verkehr auf der Staatsstraße 2040 sehr lange Rot - Phasen bestehen. Ähnliches gilt für den Bereich Bahnhofstraße. Die Rot - Phasen für die Staatsstraße 2040 sind weitaus länger, als die jetzigen Stillstandzeiten, die durch das Schließen der Bahnschranken hervorgerufen werden. Darüber hinaus muss nach jedem Ampel-Rot für den südwestlich fahrenden Verkehr bei der Bahnunterführung auf einer Steigung von 7% angefahren werden. Dies verursacht zusätzliche ganz erhebliche Emissionen an Lärm, Abgasen, Feinstaub usw.

Die Errichtung eines Kreisverkehrs zur Anbindung der Austraße scheidet nach Angaben des Herrn ■■■■ daran, dass kein Platz vorhanden sei und ein Teil des dort befindlichen Betriebsgebäudes der Fa. BayWa für den Kreisverkehr in Anspruch genommen werden müsste.

Der Abstand zwischen Bahngleisen und BayWa - Gebäude beträgt weit über 50 Meter. Eine kreuzungsfreie Lösung, gerade weil auf dem Bereich des ehemaligen Bahngeländes sehr viel Platz vorhanden ist, ist nicht einmal angedacht.

Viele landwirtschaftliche Fahrzeuge fahren zu den in der Austraße befindlichen Lagerhäusern. Diese Fahrzeuge fahren typischerweise sehr langsam. Diese häufig schwer beladenen Fahrzeuge müssten nunmehr die neue St 2040 benutzen und nach der Unterführung eine Steigung mit 7% bewältigen, was zu einer weiteren Verlangsamung und Verkehrsbehinderung führen wird, die derzeit allein deshalb nicht gegeben ist, weil es eine solche Steigung nicht gibt. Wenn solche Fahrzeuge dann aus einem Ampel – Rot heraus an der Steigung anfahren müssen, müssen sie zwangsläufig eine längere Fahrtstrecke in niederen Gängen und damit mit noch langsamerer Geschwindigkeit fahren, was eine zusätzliche Verkehrsbehinderung darstellt und wegen des sich stauenden Verkehrs zusätzlich Abgase, Feinstaub und dergleichen produziert.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

10. Vom Kreisverkehr Neunburger Straße über die neu zu schaffende Brücke durch die Unterführung bis hinter den Bahnhof, dort dann eine scharfe Kurve und von dort aus wieder schnurgerade bis zum Kreisel Regensburger Straße. Kreisel und nahezu 90 - Grad - Kurve beim Bahnhof erfordern eine starke Drosselung der Geschwindigkeit. Die sich daran jeweils in jeder Fahrtrichtung anschließenden geraden und weit übersehbaren Streckenabschnitte fordern geradezu zum Rasen heraus, jedenfalls müssen jeweils nach dem Kreisel und nach der Kurve beim Bahnhof die Fahrzeuge stark beschleunigt werden. Das heißt, es werden zumindest 3 Stellen im Stadtgebiet geschaffen, an denen die Fahrzeuge, und hier vor allem auch LKWs, so richtig Vollgas geben müssen, was mit entsprechender Abgasproduktion, der Produktion von Lärm und Feinstaub verbunden ist. Damit kann erwartet werden, dass die Lärmbelastung für die Stadt insgesamt steigt. Dies gilt insbesondere auch für den Kreisverkehr Regensburger Straße mit Ausfahrt Richtung Amberg, denn dort schließt sich an den Kreisverkehr eine starke Steigung, zunächst mit bis zu 10%, danach mit bis zu 7% an.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

11. Die „barrierefreie“ Linienführung durch die Stadt Nabburg wird zusätzlichen Verkehr durch die A6 anziehen, hier insbesondere Schwerlastverkehr. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Einzugsbereich eine ganze Reihe von großen Speditionen bestehen, im Ortsteil der Stadt Nabburg zwei Speditionen, in Altendorf eine Großspedition, in Teunz eine Großspedition und in Oberviechtach zwei Großspeditionen.

Für alle geht der Weg auf die A6 nach Westen über die Plantrasse; ebenso für die in Stulln und Schmidgaden befindlichen Speditionen, die auf die A93 müssen.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

12. Die Betriebskosten für die Tunnel-Pumpen liegen bei der Stadt Nabburg. Die Stadt Nabburg hat diese Kosten bisher nicht bekannt gegeben. Man muss damit rechnen, dass die jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten weit im fünfstelligen Bereich liegen. Auch stimmt die bisher geoffenbarte Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht. Unabhängig von denjenigen Kosten, die mit Sicherheit noch auf die Stadt Nabburg zukommen werden (Fußgängerüberquerung, Bahnhof, Ablösung von Grundeigentum am Turnhallenweg usw.) liegt bereits jetzt die Eigenbeteiligung der Stadt Nabburg bei mindestens 2,5 Millionen Euro. Die Haushaltslage der Stadt Nabburg ist seit Jahren kritisch, die

Schuldenbelastung liegt seit Jahren etwa 70% über dem bayernweiten Durchschnitt. Mit der jetzt gewählten Variante kommen nicht nur sehr hohe Erstellungskosten auf die Stadt Nabburg zu, sondern auch hohe laufende Unterhaltungskosten, d. h. für alle Zukunft wird eine Situation mit empfindlicher zusätzlicher Haushaltsbelastung geschaffen.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

13. Diesen hohen Belastungen des Haushalts stehen Vorteile für die Stadt Nabburg nicht gegenüber, vielmehr ist exakt das Gegenteil der Fall. Das derzeit bestehende dichteste Gewerbegebiet Nabburgs, nämlich der Bereich Georgenstraße und beginnende Regensburger Straße, wird vom Durchgangsverkehr und damit von einer leichten Erreichbarkeit abgehängt. Die Zufahrt über die Austraße ist kompliziert und gefährlich und wird aus diesem Grunde von vielen Kunden, die der in diesem Bereich angesiedelten Geschäfte in Zukunft gemieden werden. Dies bedeutet zunächst eine Zerschlagung der eigentlich einzige noch bestehende städtische wirtschaftliche Infrastruktur der Stadt Nabburg. Der einzige Nutznießer der Plantrasse ist die Deutsche Bahn AG, sie kann ihre Ziele durchsetzen, aber ausschließlich auf dem Rücken der Stadt Nabburg und ihrer Bürger.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

14. Für alle an der neuen Bahntrasse anliegenden Bewohner wird es schlechter als zuvor, denn sie werden zukünftig mit hohem Lärm, Staub usw. belastet werden. Dass genau dieses geplant ist, belegt auch der Umstand, dass die derzeit bestehenden Wohngebiete am Bahnweg und am Poststeig in ein Mischgebiet umgewandelt werden sollen, in welchem weit über 10 Dezibel höher liegende Lärmgrenzwerte zulässig sind, d. h. mehr als eine Verdreifachung des empfundenen Lärmes. Gerade der mit betroffene Bereich „Poststeig“ gehört bislang zu den ruhigsten und angenehmsten Wohngebieten der Stadt Nabburg. Das heißt, es findet eine stille Enteignung der Wohngrundstücke am Bahnweg und Poststeig statt, ohne dass dem irgendein Vorteil für die Stadt Nabburg gegenüber stünde. Insbesondere stellt es keinen Vorteil dar, dass zwischen Bahnhof und Kreisverkehr Regensburger Straße das dort befindliche Brachland, dass im Übrigen eine der Nahrungswiesen der Nabburger Störche ist, einer geplanten Bebauung zugeführt werden könnte, denn dies wäre auch jetzt schon möglich, wenn sich denn die Stadt Nabburg für den hierfür erforderlichen Grunderwerb bemühen würde. Und dieser Grunderwerb wäre möglich.

Für die Stadt Nabburg wird es insgesamt schlechter, da die einzige noch einigermaßen intakte innerstädtische Gewerbebestruktur in der Georgenstraße und Regensburger Straße von der Verkehrsanbindung abgehängt wird und damit wohl zerschlagen wird. Damit wird die gesamte in diesen Straßen-

zügen liegende Geschäftswelt akut in ihrem Bestand gefährdet, denn die bisherige Erfahrung hat gezeigt, dass jeder Eingriff in die Erreichbarkeit der Geschäfte zu einem deutlichen Geschäftsrückgang geführt hat. Damit wird aber zugleich der Bevölkerung der nahe Weg zu vielen Einkäufen entzogen, die bisher in den Geschäften dieses Bereichs eingekauft haben. Die sog. „Plantrasse“ wird tiefe und nachteilige Eingriffe in die Infrastruktur der Stadt bringen.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

15. Wie oben dargestellt wird eine beschwerdefreie Durchfahrmöglichkeit durch Nabburg regionalen Verkehr anziehen, auch zur A6. Die Diepoldstraße (Dippoldstraße) ist aber bereits jetzt verschiedentlich an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Es gäbe nur noch die Möglichkeit in der gesamten Diepoldstraße (Dippoldstraße) ein absolutes Halteverbot anzuordnen, dass würde aber sämtliche Anlieger hart und unerträglich treffen. Die dortigen Bewohner wissen nicht, wo sie ihre Autos hinstellen sollen, durch eine „durchschußfreie“ Diepoldstraße (Dippoldstraße) wird sich die Verkehrsgeschwindigkeit erheblich erhöhen, so dass durch die Ausfahrt aus den Grundstücken der dort nahezu lückenlosen Bebauung ein weiteres erhebliches Unfallpotential geschaffen wird.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

16. Die Stadt Nabburg und die Planstellen haben Planalternativen nicht geprüft. Bei Vorlage des ersten Entwurfes für eine Verbesserung der Verkehrsprobleme Nabburgs unter Einbeziehung der Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs hatte Herr Prof. Obst die jetzt gefundenen Plantrasse noch als die schlechteste Lösung von allen denkbaren Lösungen bezeichnet. Die Einstufung änderte sich erst, als die Planer den Auftrag erhielten, eine Lösung nur für den engeren innerstädtischen Bereich zu suchen, die Interessenabwägung also von vorne herein unsachlich eingeschränkt wurde.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

17. Man kann feststellen, dass jetzt zur Ferienzeit der Autoverkehr in Nabburg und vor allem auch über die Naabbrücke deutlich reduziert ist, was darauf zurück zu führen sein dürfte, dass ein ganz erheblicher Verkehr durch die Schulen verursacht wird und der Verkehr aus der Anbindung der östlichen Stadtteile und Vororte zu und von den Schulen empfindlich gesteigert wird. Nachdem Herr ■■■ bereits erklärt hatte, er werde die Verkehrszahlen schon so rechnen, dass sie für das von ihm betreute Projekt „passend“ seien, wird man ohne eine objektive Begutachtung hier nicht zu einem sachlich richtigen

Ergebnis gelangen können.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

18. Ohne dass es unsere Aufgabe wäre, will bereits darauf hingewiesen werden, dass es eine ganze Reihe von Alternativen gäbe, die für die Stadt, die Bürger und die Verkehrsteilnehmer weniger einschneidende Varianten gäbe und ebenfalls der Entlastung dienen würden. Das „Kottwitz“ Anwesen wäre zum freihändigen Erwerb gestanden. Dies hätte eine engere Trassenführung an die Stadt und vor allem an die Regensburger Straße ermöglicht und vor allem mit weit günstigeren Kosten, und hätte die Geschäftswelt wie auch Stadtteilbewohner nicht in so hohem Maße geschädigt.
Das „Braun“ Haus wäre ebenfalls zum freihändigen Erwerb angestanden und hätte damit wenigstens die Beseitigung des Betriebes „Kerres“, der ja eigentlich 3 Betriebe in einem ist, vermieden. Denn dann hätte nur noch ein einziges Hausanwesen, nämlich das hinter dem Braunhaus liegende Hausanwesen erworben werden müssen.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

- 19 Prof. Obst hatte bei seiner Vorstellung verlangt, dass der „Naab-Steg“ für den Fall, dass eine Tunnellösung gewählt wird, wenigstens als Verkehrs - Notbrücke ausgebaut würde. Dieser Gedanke ließe sich aufgreifen, mit ihm ließe sich zugleich der Bahnübergang am Mühlweg beseitigen und die Altstadt könnte mit nur ganz geringem Aufwand wesentlich besser erschlossen werden als dies jetzt und mit der geplanten Trasse der Fall ist, gleichzeitig wäre der Weg für die Ausfahrstraßen zur A6 nach Passelsdorf erleichtert. Die Stadt Nabburg hat sich diese Trasse dadurch erschwert, dass sie in das östlich der Naab liegende Wohngebiet einen großen Gewerbebetrieb, der allerdings derzeit nicht mehr aktiv ist, ansiedeln ließ. Ansonsten hätte auf dieser Trasse die ideale Anbindung zur A93 und zu den Ausfallstraßen nach Oberviechtach und Neunburg v. Wald erfolgen können. Trotzdem gibt es auch hierfür Lösungen.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

- 20 Man könnte dort, wo jetzt die Unterführung durch die Bahn geplant ist, auch eine Überführung machen, nur in umgekehrter Richtung, von Südosten nach Nordwesten, die dann in die Austraße einmündet, so dass der Hauptzugsverkehr in die Stadt Nabburg wiederum organisch über Georgenstraße und Regensburger Straße möglich wäre.

Und dann gäbe es noch eine ganze Anzahl weiterer Varianten, welche den schienengleichen Bahnübergang beseitigen würden, ohne dass zu schwerwiegende Eingriffe in Struktur von Wirtschaft und Bevölkerung der Stadt

Nabburg erfolgen wie bei der jetzt vorgesehenen Plantrasse.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

Hochwassergebiet

Wegen der in den letzten Jahren immer wieder festgestellten hohen Pegelstände ist die Nutzung der Unterführung fraglich. Die medizinische Versorgung wird erschwert, da beide Apotheken und Arztpraxen westlich der Bahnlinie sind.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung erfolgte im gegenseitigen Einvernehmen nicht.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

B-045

Einwendungsführer 064

Erschienen ist .

Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 24.04.2017

Betreff:

Eisenbahntunnel durch Nabburg, Tektur vom 27.01.2017, Seite 38 Punkt 4.5.6

... die in oben genannten Punkt aufgeführten Kosten von 80 Millionen Euro bezweifle ich.

100 Meter Eisenbahntunnel in bergmännischer Ausführung kosten ca. 2 Millionen Euro. Bei wie Sie selber schreiben 1.000 Meter Tunnel wären die Kosten bei ca. 20 Millionen Euro.

Bei zusätzlichen Kosten für die Anschlüsse in Trogbauweise und dem Ausbau des Tunnels fallen überschlägig maximal nochmal 20 Millionen Euro an. Bitte legen Sie mir, falls Sie meine Zahlen bezweifeln Ihre Berechnungen vor.

Die Tunnellösung kostet meiner Meinung nach ca. 40 Millionen Euro.

Zusätzlich könnte der Tunnel ohne Behinderung des Durchgangsverkehrs durch Nabburg und mit geringer Belastung der Anwohner gebaut werden.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erläutert anhand eines Längenschnitts, dass dieser bergmännische Tunnel, der unter den Nabburger Stadtberg führt, geologisch sehr schwierig herzustellen ist. Insbesondere wegen langer Trogbauwerke in den Zulaufstrecken. Die Kosten in Höhe von 81 Millionen, die vom Vorhabensträger genannt werden, wurden durch Erfahrungs- und Schätzwerte ermittelt. Der Vorhabensträger kommt aufgrund der schwierigen geologischen Verhältnisse im Bereich Georgenstraße auf eine geschätzte Gesamtsumme von rund 81 Mio. Euro. Grunderwerbs- und Planungskosten sind darin nicht enthalten.

Der Einwender führt noch an, dass durch seine Lösung drei Bahnübergänge beseitigt werden würden, anstelle von einem.

Der Vorhabensträger weist darauf hin, dass diese Planung eine 100% Maßnahme der Bahn wäre, da an der Straße nichts mehr verändert werden würde. Ferner weist er auf die erforderliche sicherheitstechnische Ausgestaltung des bergmännischen Tunnels hin. Besitzt der Tunnel nur eine Röhre, so ist ein zweiter für die Rettung erforderlich, des Weiteren entsprechende Sicherheitseinrichtungen insbesondere bei Stromausfall etc. Diese hohen Anforderungen an die Betriebssicherheit führen zu den hohen Kosten. Er weist im Übrigen nochmals darauf hin, dass diese Maßnahme eine 100 %-Planung der Bahn sein müsste.

Der Einwender verweist in diesem Zusammenhang auf die Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt, wo drei Röhren nebeneinander gebaut wurden und stellt die Frage, warum dies bei der kurzen Strecke in Nabburg nicht möglich ist.

Der Vorhabensträger verweist wiederum darauf, dass eine Schnellbahnstrecke Nürnberg-Erfurt eine Maßnahme des Schienenausbauplanes der Bundesrepublik Deutschland ist und von daher auch von der DB geplant und gebaut wird. Die Anforderungen an die Schnellfahrstrecke Nürnberg-Erfurt liegen vor der Haustüre von Nabburg nicht vor. Insofern ist der Vergleich des Einwenders mit den Eisenbahntunneln der Schnellbaustrecke der DB AG nicht mit seinem Vorschlag für Nabburg nicht direkt zu sehen.

- 2 Das historische Stadtbild bleibt erhalten. Durch den Wegfall der Bahnübergänge sind die erhöhten Gefahren für die Verkehrsteilnehmer aufgehoben. Im Wohnbereich brauchen keine Lärmschutzwände gebaut werden. Es gibt keine störenden Betonmasten bei der Elektrifizierung der Bahnstrecke. Die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Lärm werden reduziert. Der neue Bahnhof liegt stadt- und schulbergnah.

Ich bitte Sie meine Ideen zu berücksichtigen.

Ergebnis der Erörterung:

Auf eine Erörterung wird im gegenseitigen Einvernehmen verzichtet.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

B-018

Einwendungsführer 037

Erschienen ist XXXXXXXXXX

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 20.01.2011:

Hiermit erhebe ich Einwendungen gegen die vorgenannte Planfeststellung.

Verkehrswegeplan

Es existiert kein Verkehrswegeplan, wie sich in Zukunft die Verkehrsströme durch und um Nabburg entwickeln werden. Die Verkehrsströme, welche durch die neue A 6 durch Nabburg zusätzlich entstanden sind, wurden bei der Untersuchung von Alternativtrassen nicht berücksichtigt. Angesichts dieser Situation muss über eine weitergehende Umfahrung nochmals nachgedacht werden. Denn durch die jetzige Planung wird der Verkehr nur verlagert und nicht entzerrt.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger berichtet, dass er aufgrund des Ausbauplanes, der für ihn ein abzuarbeitendes Planungsprogramm darstellt, die Beseitigung des Bahnübergangs in Nabburg zu erledigen hat.

Der Einwendungsführer ist mit dieser Aussage nicht zufrieden und wünscht sich ein stärkeres Einbringen der Stadt Nabburg dahingehend, dass die Einmündung der Austraße in die künftige Staatsstraße nicht beampelt wird.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Geplante Ampelanlage an der Einmündung Austraße in die neue Umgehungsstr. Im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren steht unter Punkt 3.3 u.a. dass es ein raumordnerisches Entwicklungsziel ist, die verkehrliche Situation deutlich zu verbessern. Im Punkt 3.4 steht: „Mit der gegenständlichen Maßnahme wird eine Verstetigung des Verkehrsablaufes erzielt; insoweit lassen sich die bestehende Verkehrsstauung infolge der Schrankenschließungen als auch an derzeit bereits überlasteten Knotenpunkten sowie der damit verbundene erhöhte Kraftstoffverbrauch und Immissionen vermeiden.“

Das Gegenteil ist der Fall: Durch die im Punkt 3.2 geplante Ampelanlage bei der Einmündung der Austraße, welche nach den neuen Verkehrszählungen notwendig wird, entstehen mehr Schadstoffe und Lärm als beim jetzigen Bahnübergang, da der gesamte Verkehr öfter durch Rotphasen unterbrochen wird, als durch die derzeitigen Schrankenschließungen. Da der gesamte Schwerlastverkehr und auch landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge die Trasse befahren müssen, kommt es zu folgenden Auswirkungen:

Wegen des LKW-Verkehrs vom Stadtosten in die Austraße/Georgenstraße, Regensburger Straße wird es notwendig sein, für den aus der Austraße ausfahrenden Verkehr die Ampel sehr weit zurückzusetzen, damit die LKW's den erforderlichen Ausscherbereich haben.

Dies führt dazu, dass die Schaltphasen weit auseinander gezogen werden müssten und somit sowohl für den Verkehr aus der Austraße wie auch für den Verkehr auf der Staatsstraße 2040 sehr lange Rot-Phasen bestehen. Ähnliches gilt für den Bereich Bahnhofstraße. Die Rot-Phasen für die Staatsstraße 2040 sind weitaus länger, als die jetzigen Stillstandzeiten, die durch das Schließen der Bahnschranken hervorgerufen werden. Darüber hinaus muss nach jedem Ampel-Rot für den südwestlich fahrenden Verkehr bei der Bahnunterführung auf einer Steigung von 7 % angehalten und wieder angefahren werden. Dies verursacht zusätzliche ganz erhebliche Emissionen an Lärm, Abgasen, Feinstaub usw. Auch kostet die Unterhaltung der Ampelanlage sehr viel Geld.

Alternative: Kreisverkehr an der Einmündung Austraße / Umgehungsstr.

Die Errichtung eines Kreisverkehrs zur Anbindung der Austraße wäre die verkehrstechnisch die beste Lösung, scheitert aber nach Angaben des zuständigen Herrn ■ vom Straßenbauamt Amberg-Sulzbach daran, dass dafür kein Platz vorhanden sei und ein Teil des dort befindlichen Betriebsgebäudes der Fa. Baywa für den Kreisverkehr in Anspruch genommen werden müsste. Herr ■ ist lt. eigener Aussage nur dafür zuständig den Bahnübergang (möglichst kostengünstig) zu beseitigen und ist deshalb nicht an einer Kreisverkehrslösung interessiert. Er müsste außerdem einiges in seinem Plan abändern. Das verursacht natürlich Arbeit. Anscheinend zu viel. Nach Meinung unabhängiger Architekten sollte aber es doch möglich sein hier einen Kreisverkehr zu errichten. Ein Kreisverkehr braucht nicht viel Platz. Beispiele aus Zwiesel oder Freihung-Grafenau beweisen das. Auch dort münden auf kleinster Fläche Staatsstraßen und Bundesstraßen ineinander ohne das es für LKWs ein großes Problem wäre. Aber es wurde seitens der Stadt nicht einmal der Versuch gemacht einen unabhängigen Experten bezüglich dieser Lösung ins Boot zu holen. Was Herr Noll sagt, ist für die Stadt scheinbar Gesetz?

Der Abstand zwischen Bahngleisen und Baywa-Gebäude beträgt weit über 50 Meter. Eine kreuzungsfreie Lösung, gerade weil auf dem Bereich des ehemaligen Bahngeländes sehr viel Platz vorhanden ist, ist aber nicht einmal angedacht.

Viele landwirtschaftliche Fahrzeuge fahren zu den in der Austraße befindlichen Lagerhäusern. Diese Fahrzeuge fahren typischerweise sehr langsam. Diese häufig schwer beladenen Fahrzeuge müssten nunmehr die neue St 2040 benutzen und nach der Unterführung eine Steigung mit 7% bewältigen, was zu einer weiteren Verlangsamung und Verkehrsbehinderung führen wird, die derzeit allein deshalb nicht gegeben ist, weil es eine solche Steigung nicht gibt. Wenn solche Fahrzeuge dann aus einem Ampel-Rot heraus an der Steigung anfahren müssen, müssen sie zwangsläufig eine längere Fahrstrecke in niederen Gängen und dann mit noch langsamerer Geschwindigkeit fahren, was eine zusätzliche Verkehrsbehinderung darstellt und wegen des sich stauenden Verkehrs zusätzlich Abgase, Feinstaub und dergleichen produziert.

Aus Sicht der Stadt Nabburg ist dieser Bereich zukünftig das „Tor“ zur histo-

rischen Altstadt. Diese wird und wurde mit großem Aufwand saniert und wird u.a. touristisch an beiden Autobahnen (A 6 und A 93) durch Hinweisschilder beworben. Ein Kreisverkehr an dieser Stelle böte die Gelegenheit auf das Schmuckkästchen Nabburgs, mit entsprechenden Hinweisen in der Mitte des Kreisels, aufmerksam zu machen.

Alles in allem stellt die geplante neue Umgehung (mit Ampelregelung an der Einmündung Austraße) keine signifikante Verbesserung sondern nur eine Verlagerung, eher eine Verschlechterung des bisherigen Verkehrsproblems dar. Es wird ein Nadelöhr durch ein anderes ersetzt.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erwidert: Über die Ampelanlage wurde heute schon ausführlich diskutiert. Insoweit verweisen wir darauf. Die geplante Ampelanlage an der Einmündung Austraße/ St 2040neu ist heute Stand der technischen Regelwerke. Die berechneten Umlaufzeiten sind günstiger als die Schließzeiten am Bahnübergang. Der Verkehrsfluss wird im Gegensatz zur jetzigen Situation verstetigt. Die vom Einwendungsführer vorgetragene, seiner Meinung nach zu hohe Steigung von 7 %, entspricht auch dem geltenden Regelwerk und kommt, so der Vorhabensträger, nur auf einem sehr kurzen Stück zum Tragen. Zur Wahl der Ampelanlage im Vergleich zum Kreisverkehr führt er aus, dass im Wesentlichen der Flächenumgriff geringer ist und somit der Eingriff in Grund und Boden ebenfalls geringer. Der Kreisverkehr käme zudem am Ende bzw. Anfang des Trogbauwerkes zu liegen und ist technisch aufwendiger zum Herstellen als die geplante Ampelanlage. Zudem ist in einem Kreisverkehr die Abwicklung des Fußgängerverkehrs, wie im vorliegenden Fall erforderlich, nicht so verkehrssicher abzuwickeln wie bei der geplanten Ampelanlage. Wegen der geplanten Fußgängerunterführung am jetzigen Bahnübergang ist das zu erwartende Fußgängeraufkommen an der Ampelanlage (Einmündung Austraße) nicht so groß und somit mittels einer Ampel ausreichend verkehrssicher und leistungsfähig abzuwickeln. Der Einwendungsführer hat den Eindruck, dass ein Kreisverkehr an der Einmündung Austraße bevorzugt deswegen nicht geplant wird, da er ungefähr die 5- bis 6-fachen Kosten einer Ampelanlage verursachen würde.

Der Vorhabensträger entgegnet, dass in/an Kreisverkehren Fußgängerverkehre grundsätzlich nicht ganz einfach abzuwickeln sind und verweist auf die Erfahrungen eines Kreisverkehrs in Amberg, der sehr unfallträchtig ist.

4 Verkehrszunahme und erhöhte Unfallgefahren

Die „Plantrasse“ zeichnet sich aus durch eine besonders gerade Linienführung mit gegebenenfalls weichen Kurvenradien:

Vom Kreisverkehr Neunburger Straße über die neu zu schaffende Brücke durch die Unterführung bis hinter den Bahnhof, dort dann eine scharfe Kurve und von dort aus wieder schnurgerade bis zum Kreis Regensburger Straße. Kreis und nahezu 90 Grad-Kurve beim Bahnhof erfordern eine starke Drosselung der Geschwindigkeit. Die sich daran jeweils in jeder Fahrtrichtung anschließenden geraden und weit überschaubaren Streckenabschnitte fordern geradezu zum Rasen heraus, auf jeden Fall aber müssen jeweils nach dem Kreis und nach der Kurve beim Bahnhof die Fahrzeuge stark beschleunigt werden. Das heißt, es werden zumindest 3 Stellen im Stadtgebiet geschaffen, an denen die Fahrzeuge, und hier vor allem auch die LKW's, so richtig

Vollgas geben müssen, was mit entsprechender Abgasproduktion, der Entstehung von Lärm und Feinstaub verbunden ist. Damit kann erwartet werden, dass die Lärmbelastung für die Stadt insgesamt steigt.

Dies gilt insbesondere auch für den Kreisverkehr Regensburger Straße mit Ausfahrt Richtung Amberg, denn dort schließt sich an den Kreisverkehr eine starke Steigung, zunächst mit bis zu 10 %, danach mit bis zu 7 % an.

Die gerade und „barrierefreie“ Linienführung durch die Stadt Nabburg wird zusätzlichen Verkehr durch die A 6 anziehen, hier insbesondere Schwerlastverkehr. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Einzugsbereich eine ganze Reihe von großen Speditionen bestehen:

Im Ostteil der Stadt Nabburg zwei Speditionen, in Altendorf eine Großspedition, in Teunz eine Großspedition und in Oberviechtach zwei Großspeditionen. Für alle geht der Weg auf die A6 nach Westen über die Plantrasse; ebenso für die in Stulln und Schmidgaden befindlichen Speditionen, die auf die A 93 müssen.

Ergebnis der Erörterung:

Die geplante Trassierung befindet sich im Innerortsbereich. Hier ist generell nur eine Geschwindigkeit bis 50 km/h zulässig. Die gewählte Linienführung ist nicht frei von Zwangspunkten. Hier wird insbesondere auf Eingriffe in Grund und Boden verweisen sowie die Berücksichtigung der vorhandenen Straßen und deren Anbindung wie auch die Lage der Bahn als Infrastrukturträger.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Kosten, Haushaltslage und Zerschlagen der gewachsenen Infrastruktur in der Regensburger- und Georgenstraße

Die Betriebskosten für die Tunnel-Pumpen liegen wohl bei der Stadt Nabburg. Man muss befürchten, dass die jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten weit im fünfstelligen Bereich liegen.

Auch stimmt die bisher veröffentlichte Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht. Unabhängig von denjenigen Kosten, die mit Sicherheit noch auf die Stadt Nabburg zukommen werden (Fußgängerüberquerung, Bahnhof, Ablösung von Grundeigentum am Turnhallenweg usw.) liegt bereits jetzt die Eigenbeteiligung der Stadt Nabburg bei mindestens 2,5 Millionen Euro.

Die Haushaltslage der Stadt Nabburg ist seit Jahren kritisch, die Schuldenbelastung liegt seit Jahren etwa 70 % über dem bayernweiten Durchschnitt. Mit der jetzt gewählten Variante kommen nicht nur sehr hohe Erstellungskosten auf die Stadt Nabburg zu, sondern auch hohe laufende Unterhaltungskosten, d.h. für alle Zukunft wird eine Situation mit empfindlicher zusätzlicher Haushaltsbelastung geschaffen.

Diesen hohen Belastungen des Haushalts stehen Vorteile für die Stadt Nabburg nicht gegenüber, vielmehr ist exakt das Gegenteil der Fall:

Das derzeit bestehende dichteste Gewerbegebiet Nabburgs, nämlich der Bereich Georgenstraße und beginnende Regensburger Straße, wird vom

Durchgangsverkehr und damit von einer leichten Erreichbarkeit abgehängt. Die Zufahrt über die Austraße ist kompliziert und gefährlich und wird aus diesem Grunde von vielen Kunden, die der in diesem Bereich angesiedelten Geschäfte in Zukunft gemieden werden. Dies bedeutet zunächst eine Zerschlagung der eigentlich einzigen noch bestehenden städtischen wirtschaftlichen Infrastruktur der Stadt Nabburg.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erläutert:

Das Projekt ist eine Gemeinschaftsmaßnahme zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn AG. Infolge dessen werden die Kosten geteilt. Die Kosten werden je zu 1/3 vom Freistaat Bayern, die Deutsche Bahn AG und die Bundesrepublik Deutschland getragen. Die Herstellung und Betrieb des Vorhabens liegen beim Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn AG. Lediglich dort, wo zusätzliche Gehwege entstehen, liegt der künftige Unterhalt bei der Stadt Nabburg, wie dies auch bei allen übrigen Gehwegen der Fall ist. Die Anpassung der vorhandenen Gehwegskosten trägt der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn AG. Die Herstellung der neuen Gehwege im Rankenweg werden kostengemäß von der Stadt Nabburg getragen, da dort erstmalig Gehwege angelegt werden. Weiter wird vom Vorhabensträger ausgeführt, dass die Herstellungskosten der Gehwege im Rankenweg und die Beteiligung der Stadt Nabburg im Allgemeinen keine Belange des Einwendungsführers sind. Der Vorhabensträger führt noch aus, dass es hinsichtlich eines Befahrens der Regensburger Straße als Staatsstraße vom Einwendungsführer kein Anrecht gibt.

Der Einwendungsführer erkundigt sich noch, wer für die Lichtzeichenanlage und die Pumpen den Unterhalt trägt.

Der Vorhabensträger berichtet, dass er hierfür die Kosten trägt.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Zunahme von Lärm und Feinstaub

Der einzige Nutznießer der Plantrasse ist die Deutsche Bahn AG, sie kann ihre Ziele durchsetzen, aber ausschließlich auf dem Rücken der Stadt Nabburg und ihrer Bürger:

Für alle an der neuen Bahntrasse anliegenden Bewohner wird es schlechter als zuvor, denn sie werden zukünftig mit hohem Lärm, Staub usw. belastet werden. Es steht zu befürchten, dass die Bahnstrecke nach Wegfall des Bahnüberganges sehr bald elektrifiziert werden soll und als Folge der Zugverkehr enorm anwächst. Evtl. wird die Trasse für die Verbindung München - Berlin genutzt. Deshalb ist für die Anwohner an der Bahntrasse mit erheblich gesteigerten, fast permanenten Lärmbelastungen zu rechnen.

Ergebnis der Erörterung:

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde teilt der Einwendungsführer mit, dass sein Geschäftshaus 50 bis 100 m von der Bahntrasse entfernt liegt.

Zu Planungen der Deutschen Bahn AG verweist der Vorhabensträger auf die Zuständigkeit

der Bahn. Diese Planungen sind nicht Gegenstand seiner Maßnahme und er kann sich dazu nicht äußern.

Der Einwander sieht in der verfahrensgegenständlichen Planung nicht, dass die gegenwärtigen Entwicklungen (Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg-Hof) berücksichtigt wurden. Er befürchtet eine Zunahme der Zugfrequenz insbesondere von mehr Güterzügen in der Nacht und führt aus, dass seiner Meinung nach ein ausreichender Lärmschutz nicht möglich ist.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Bestandsgefährdung der bestehenden Geschäftswelt

Für die Stadt Nabburg wird es insgesamt schlechter, da die einzige noch einigermaßen intakte innerstädtische Gewerbestruktur in der Georgenstraße und Regensburger Straße von der Verkehrsanbindung abgehängt wird und damit wohl zerschlagen wird. Damit wird die gesunde in diesen Straßenzügen liegende Geschäftswelt akut in ihrem Bestand gefährdet, denn die bisherige Erfahrung hat gezeigt, dass jeder Eingriff in die Erreichbarkeit der Geschäfte zu einem deutlichen Geschäftsrückgang geführt hat. Damit wird aber zugleich der Bevölkerung der nahe Weg zu vielen Einkäufen entzogen, die bisher in den Geschäften dieses Bereichs eingekauft haben. Die sog. „Plantrasse“ wird tiefe und nachteilige Eingriffe in die Infrastruktur der Stadt bringen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist darauf, dass die Erschließung der Regensburger Straße und Georgenstraße weiterhin bestehen bleibt: Ein Anrecht auf die Durchführung der Staatsstraße über die Georgen- und Regensburger Straße sieht er nicht.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Bereich Turnhallenweg / Nordgauhalle

Im Bereich Turnhallenweg wird die gesamte erste Häuserreihe schwer und unerträglich betroffen. Diese Häuser haben dann sowohl vor ihrer Haustüre, wie auch auf der Rückseite ihres Hauses unmittelbar am Haus entlang führend eine Straße, auf der Rückseite vorbeiführend dann eine Straße mit einer Verkehrsbelastung von 17.000 Fahrzeugen pro Tag.

Im Bereich Turnhallenweg steigt das Grundwasser sehr stark mit dem Wasserspiegel der Naab. Wenn der Unterführungstrog fertig gestellt ist, hat in diesem Bereich das von der Naab aufsteigende Wasser keine Ausweichmöglichkeit mehr. Dadurch steigt der Wasserdruck im Boden und gefährdet zusätzlich die in diesem Bereich befindlichen Gebäude, einschließlich der erst vor kurzen für 3 Millionen sanierten Nordgauhalle.

Der Verkehr von und zur Nordgauhalle wird weiter erschwert. Bei Großereignissen sind die Verhältnisse bereits jetzt an der Grenze der Zumutbarkeit. Ist die Umgehungsstraße fertig gestellt, wird sich im Einmündungsbereich die Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge (17.000 pro Tag!) deutlich

erhöhen, was dazu führen wird, dass das jetzt noch mögliche „Einschleichen“ in den Verkehrsstrom nicht mehr möglich sein wird und damit werden die Verkehrsverhältnisse sogar noch deutlich verschlechtert.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erkundigt sich beim Einwendungsführer, ob eine persönliche Betroffenheit im Turnhallenweg vorliegt. Dies wurde verneint. Insofern wird sich der Vorhabensträger nicht zu den Ausführungen äußern, er ergänzt jedoch, dass er von einer ausreichenden Leistungsfähigkeit Einmündung Turnhallenweg in die geplante Staatsstraße überzeugt ist.

Der Einwand wird zurück genommen.

Bereich Diepoldstraße

Wie oben dargestellt wird eine beschwerdefreie Durchfahrtsmöglichkeit durch Nabburg regionalen Verkehr anziehen, auch zur A 6. Die Diepoldstraße ist aber bereits jetzt verschiedentlich an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Es gäbe nur noch die Möglichkeit in der gesamten Diepoldstraße ein absolutes Halteverbot anzuordnen, das würde aber sämtliche Anlieger hart und unerträglich treffen. Die dortigen Bewohner wissen nicht, wo sie ihre Autos hinstellen sollen, durch eine frei befahrbare Diepoldstraße wird sich die Verkehrsgeschwindigkeit erheblich erhöhen, so dass durch die Ausfahrt aus den Grundstücken der dort nahezu lückenlosen Bebauung ein weiteres erhebliches Unfallpotential geschaffen wird.

Ergebnis der Erörterung:

Hinsichtlich der Parkverbote in der Diepoldstraße sieht der Vorhabensträger keine Zuständigkeit, da die Diepoldstraße als Kreisstraße klassifiziert ist. Durch die geplante Maßnahme treten Verkehrsverlagerungen auf. In der Diepoldstraße wird mit einer Zunahme von 660 Kfz pro Tag gerechnet (Anlage 3.2 zum Erläuterungsbericht). Der Vorhabensträger befürchtet keine Kapazitätsbeschränkung durch die vorher genannte Verkehrszunahme.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Fehlende Planalternativen

Die Stadt Nabburg und die Planstellen haben Planalternativen nicht geprüft.

Bei Vorlage des ersten Entwurfes für eine Verbesserung der Verkehrsprobleme Nabburgs unter Einbeziehung der Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges hatte Herr Prof. Obst die jetzt gefundene Plantrasse noch als die schlechteste Lösung von allen denkbaren Lösungen bezeichnet („Briefmarkenlösung“). Die Einstufung änderte sich erst, als die Planer den Auftrag erhielten, eine Lösung nur für den engeren innerstädtischen Bereich zu suchen, die Interessenabwägung also von vorne herein unsachlich eingeschränkt wurde.

Man kann feststellen, dass zur Ferienzeit der Autoverkehr in Nabburg und vor allem auch über die Naabbrücke deutlich reduziert ist, was darauf zurück zu

führen sein dürfte, dass ein ganz erheblicher Verkehr durch die Schulen verursacht wird und der Verkehr aus der Anbindung der östlichen Stadtteile und Vororte zu und von den Schulen empfindlich gesteigert wird. Nachdem Herr Noll bereits erklärt hatte, er werde die Verkehrszahlen schon so rechnen, dass sie für das von ihm betreute Projekt „passend“ seien, wird man ohne eine objektive Begutachtung hier nicht zu einem sachlich richtigen Ergebnis gelangen können.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist auf die Anlage zum Erläuterungsbericht. Hinsichtlich der Verkehrsmengen wurden Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Diese wurden zur Tektur 2017 nochmal aktualisiert. Die Ergebnisse lagen jeweils als Anlage dem Erläuterungsbericht bei. Der Vorhabensträger merkt noch an, dass in Nabburg bedeutende Binnenverkehre stattfinden. Ziel des Vorhabens ist die Beseitigung des Bahnübergangs Nabburg. Im Vorfeld wurden durch die Stadt verschiedene Varianten untersucht und betrachtet, aus dieser Untersuchung ging die sog. Rahmenplantrasse als Ergebnis hervor. Zu diesen Untersuchungen hat der Vorhabensträger noch eigene Planungsvarianten untersucht bzw. drauf gesattelt.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Zunehmende Gefahr Hochwasser

Die Hochwassersituation vom 14.01.2011 bis zum 16.01.2011 zeigte es überdeutlich:

In dem Bereich der Austraße, die zukünftig die neue Umgehungsstraße einmünden soll, (Höhe Kottekgebäude) war die Austraße teilweise unpassierbar: Das Wasser lief aus den Gullis und blieb großflächig auf der Straße stehen. Meiner Meinung kann der geplante „Trog“ mittels einer Betonwanne nicht 100prozentig gegen das steigende Grundwasser abgedichtet werden. Somit steht zu befürchten, dass bei extremer Hochwasserlage, die wg. der Klimaerwärmung immer häufiger zu erwarten sein wird, trotz der vorgesehenen Pumpen, ein Vollaufen des sog. „Trog“ wohl unvermeidbar sein dürfte. Somit wäre der Stadtteil Venedig nur noch über große Umwege zu erreichen. Der ganze Verkehr, u.a. Rettungsfahrzeuge müssten mindestens 10 Kilometer ausweichen.

Auf Höhe des jetzigen Bahnüberganges ist eine ca. 4 Meter breite Unterführung für Fußgänger und Radfahrer geplant. Diese unterbricht den jetzigen Hochwasserschutzwall durch den Bahndamm. Es ist zu befürchten, dass bei Hochwasser auch diese Unterführung geflutet wird und das Hochwasser auch in die bis jetzt hochwasser„sicheren“ Areale im Bereich des „Alten Brückenweges“ vordringen kann.

Auch das Grundwasser könnte dadurch massiv steigen und somit große Schäden an den Gebäuden verursachen.

Deshalb sollte der vorhandene Bahnübergang mit Einschränkungen erhalten bleiben.

Vorteile:

Der vorhandene Hochwasserschutzwall des Bahndamms wird nicht unterbrochen. Die Fußgänger und Radfahrer müssten keine großen Höhendifferenzen zurücklegen, wie es bei der jetzigen Planung der Fall ist.

Falls der Trog geflutet ist könnten Rettungsfahrzeuge als Notlösung den „alten“ Bahnübergang nutzen.

Das Argument der Bahn, dass 18.000 Fahrzeuge ein zu großes Risiko für einen Unfall bilden und der Bahnübergang deswegen beseitigt werden muss, besteht nicht mehr, da nur Fußgänger und Radfahrer den vorhandenen Bahnübergang nutzen (können). Dadurch sinkt die Gefahr eines Unfalls erheblich und stellt sich auch nicht anders dar als ein paar hundert Meter weiter beim Bahnübergang auf Höhe des Steges.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erläutert:

Die Berücksichtigung des Hochwasserabflusses bis zu einem HQ 100 entspricht dem technischen Regelwerk. Dies wurde heute bereits ausführlich erläutert. Auf den Einwand von Herrn Dobler (Code B-039) wird verwiesen. Die Grundwassersituation und die Eingriffe infolge der Baumaßnahme wurden untersucht. Durch das Vorhaben treten nur geringfügige Verschlechterungen hinsichtlich des Grundwasserabflusses aus. Hierzu wird auf die Auslegungsunterlagen verwiesen. Diese Veränderungen führen zu keinen unzumutbaren Eingriffen. Zum Stehenbleiben der alten Brücke führt der Vorhabensträger aus, dass dann der Bahnübergang bestehen bleiben würde und das Ziel der Planung (Beseitigung des Bahnüberganges) nicht erreicht wird. Würde neben der geplanten neuen Brücke die vorhandene Brücke ebenfalls bestehen bleiben, wäre das hydraulisch betrachtet die schlechteste Lösung und würde zu noch größeren Hochwasserproblemen führen, als sie im Bestand vorhanden sind.

Der Einwander fragt nach, ob bei einem geringeren Verkehrsaufkommen der Bahnübergang auch beseitigt werden würde und ob die DB auch diesbezüglich ein Interesse geltend macht.

Der Vorhabensträger erwidert, dass unabhängig von der Verkehrsmenge und Verkehrsart (Auto, Fußgänger, Radfahrer etc.) ein Interesse an der Beseitigung des Bahnübergangs besteht.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Fehlende Radwege

Des Weiteren verlaufen auf der Trasse einige Radwanderwege. Bei 17.000 Fahrzeugen/Tag fehlen in der Planung deshalb sichere Radwege entlang der neuen Staatsstraße im Bereich der neuen Brücke und der Bahnunterführung (Trog). Wenn Radfahrer diesen Bereich befahren, kann der motorisierte Verkehr bei so hohem Verkehrsaufkommen schlecht bis gar nicht überholen. Für die beteiligten Radfahrer wird es lebensgefährlich.

Ergebnis der Erörterung:

Der Einwand wird zurück genommen, da er sich durch die Tektur erledigt hat.

Beste Lösung für Nabburg

Die beste Lösung für Nabburg, wenn wohl auch die teuerste, wäre eine Absenkung der Bahntrasse. Vorteil: Es würden gleich zwei Bahnübergänge in Nabburg wegfallen. Herr Noll meinte dazu nur lapidar: „Wenn wir in Oberbayern oder gar in München wären, würde die Absenkung der Bahntrasse wohl erfolgen.“

In Berlin und Stuttgart wird der Hauptbahnhof unterirdisch gebaut, Kosten spielen da (fast) keine Rolle. Beinahe wäre der Transrapid in München gefahren.

Die Bahn erlaubt sich ca. 6000 Nabburger Bürger zu drangsalieren.

Diese müssen nach Fertigstellung der Baumaßnahme eine gewölbte Naabbrücke mit fast 4% Steigung/Gefälle, einen „Trog“ mit 7% Steigung/Gefälle, längere Wartezeiten an der Verkehrsampel und größere Umwege durch Nabburg in Kauf nehmen. Einen richtigen Vorteil kann ich bei aller Anstrengung also für die Bürger Nabburgs nicht erkennen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger führt hierzu aus:

Die Lösung - Absenkung der Bahntrasse - ist, wie der Einwender schon ausführt, die teuerste Lösung. Dies sieht auch der Vorhabensträger so. Im Vorfeld des heutigen Tages wurde bereits über verschiedene Alternativen gesprochen. U.a. auch eine Absenkung der Bahntrasse oder eine Tunnellösung. Auf die dortigen Ausführungen (Vorstellung des Vorhabens) wird verwiesen. Aus Sicht des Vorhabensträgers ist die verfahrensgegenständliche Trasse die Vorzugstrasse, da das Planungsziel erreicht wird und im Wesentlichen die geringsten Eingriffe in das Eigentum erfolgen, sowie der geringste technische Aufwand erforderlich wird.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

Sammeleinwand 5:

B-039 **Einwendungsführer 058**

B-042 **Einwendungsführer 061**

Erschienen ist _____.

Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 12.04.2017 und 07.04.2017

... als Eigentümer des Anwesens [REDACTED], Flurnummer 557, Gemarkung Nabburg schließe ich mich den beiliegenden Schreiben vom 07.04.2017 ([REDACTED]) gemachten Einwendungen an.

Ich bitte um kurze Eingangsbestätigung meines Schreibens.

Schreiben vom 07.04.2017 von [REDACTED]
[REDACTED]:

... gegen oben genannte Planungen lege ich folgende Einwendungen ein:

1. Der Stadtrat von Nabburg hat, bei der ersten Planauslegung, beim Bahnhof eine optimale Querungsmöglichkeit für Fußgänger gefordert. In der Tektur wird die Querungsmöglichkeit zwar verbessert aber nicht kreuzungsfrei gestaltet. Dies ist aber unbedingt notwendig da besonders morgens Hunderte von Schüler in Nabburg mit der Bahn ankommen. Beim höhengleichen Überqueren der geplanten stark frequentierten Staatsstraße 2040 durch Fußgänger entsteht sonst ein Unfallschwerpunkt.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erläutert:

Momentan findet vor dem Nabburger Bahnhof generell keine Bündelung des Fußgänger-aufkommens - auch nicht morgens - statt. Oben, bei der Commerzbank, queren die Schüler jetzt mit Hilfe einer Fußgängerampel die Regensburger Straße (St 2040). Die Ausgangsüberlegung des Vorhabensträgers besteht darin, dass er sagt, die jetzige Querungsstelle in der Regensburger Straße auf Höhe der Commerzbank ist funktionsfähig und entspricht den derzeitigen Anforderungen. Die künftige Querungsstelle am Bahnhof mit einer Überquerungshilfe in Form einer Insel (ohne Beampelung) reicht aus. Sollte aus Sicherheitsgründen eine Beampelung gewünscht werden, wäre diese nachrüstbar, ähnlich der Bedarfsampel in der Regensburger Straße. Der Vorhabensträger hat sich noch Gedanken hinsichtlich möglicher Alternativen gemacht. Er führt zu einer Fußgängerunterführung an, verweist aber darauf, dass hier ziemliche Höhenunterschiede zu überwinden sind. Er spricht von ca. 3,50 bis 4 Meter; das erfordert lange Rampen mit der entsprechenden Ausgestaltung. Diese Rampen und Unterführungen werden von den Fußgängern nicht immer angenommen, da der Fußgänger Umwege möglichst vermeidet und infolge dessen die Straße weiterhin überquert wird. Zudem verbleiben Sicherheitsbedenken trotz einer Ausleuchtung der Unterführung. Eine weitere Alternative wäre eine Überführung der Fußgänger. Die hierzu erforderliche Höhe von 6 Meter müsste überwunden werden, was wiederum lange Rampen oder Treppenaufgänge bedingt. Entsprechende Verkehrserhebungen hinsichtlich Fußgänger insbesondere zur Spitzenstunde wurden bisher laut Aussage vom Verkehrsgutachter nicht erhoben. Dem gegenüber wurde das Radfahraufkommen erhoben.

Der Einwander bezweifelt die Ausführungen des Vorhabensträger zur Unter- und Überführung nicht, möchte aber zu Protokoll geben, dass die geplante Überquerungshilfe in Form einer Verkehrsinsel seiner Meinung nach dazu führt, dass die Fußgänger auf die Insel gedrängt und geschoben werden und diese Lösung im Vergleich zur jetzigen Situation eine

Verschlechterung darstellt. Seiner Meinung nach besteht jetzt die Möglichkeit, dass sich die Schüler vor dem Bahnhofsvorplatz verschiedenen Wegen zur Schule bzw. zur Regensburger Straße suchen können und konzentriert bei Bedarf an der Fußgängerampel bei der Commerzbank die jetzige Staatsstraße queren; bis dorthin ist der Fußgängerstrom nach seinen Aussagen entzerrt.

Ergänzend trägt der Einwender vor, dass zwischenzeitlich die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Hof-Regensburg beschlossen wurde. Der Stadt Nabburg wurde nach seinen Aussagen Lärmvorsorge zugesichert. Die Strecke wird nach seinen Aussagen wie eine Neubaustrecke behandelt. Er befürchtet, wenn die Umsetzung ansteht und die rechtlichen Genehmigungen eingeholt werden, in Nabburg Fakten bzw. planerische Vorgaben geschaffen sind, die die Lärmvorsorge nicht mehr ermöglichen. Er erläutert, dass die Stadt Nabburg von Seiten des Bundes die höchste Qualität des Lärmschutzes zugesagt bekommen hat. Würde dieser Lärmschutz durch Lärmschutzwände an der vorhandenen Bahnstrecke ausgestaltet werden, befürchtet er eine starke Zunahme des Lärms in der Nabburger Altstadt und anderen Bereichen. Er möchte vom Vorhabensträger wissen, ob er sich darüber bereits Gedanken gemacht hat.

Der Vorhabensträger führt aus, dass die Elektrifizierung und die Umstellung der Antriebsart der Züge aus seiner Sicht ein völlig anders Vorhaben ist, als das beantragte. Aus seiner Sicht handelt es sich um zwei getrennte Maßnahmen, da von Seiten der Bahn noch keine verfestigte Planung bekannt ist. Er bezweifelt, warum in Nabburg von Seiten der Bahn kein Lärmschutz möglich sein soll, wenn Lärmschutz z.B. in Bamberg, einer vergleichbaren geschützten Altstadt, möglich ist.

Der Einwender sieht sich durch die Ausführungen des Vorhabensträgers in seinen Befürchtungen bestärkt, insbesondere da er keine konkreten Überlegungen des Vorhabensträgers erkennen kann.

Der Vorhabensträger weist drauf hin, dass die Problembewältigung für eine Elektrifizierung der Bahnlinie nicht seine Aufgabe ist. Bei evtl. schalltechnischen Berechnungen, die die Deutsche Bahn möglicherweise anstellt, wird die topografische Situation von Nabburg in einem 3D-Geländemodell, so seine Vermutung, berücksichtigt. Er wiederholt seinen Hinweis, dass diese Planung nicht Gegenstand seines Vorhabens ist. Seiner Meinung nach könnten Lärmschutzwände nachgerüstet werden, sofern dies in einem erforderlichen Rechtsverfahren von Seiten der Deutschen Bahn festgestellt werde.

Der Einwender stellt fest, dass sich der Vorhabensträger bereits Gedanken gemacht hat. Er kann nicht nachvollziehen, wie der Lärmschutz in Nabburg, im Halbtal, vonstattengehen sollte.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

2. Der Bau der Unterführung der Staatsstraße 2040 mehrere Meter in den Grundwasserspiegel Nabburgs sowie Mitten im Überschwemmungsgebiet der Naab stellt einen Gefahrenschwerpunkt dar. Besonders in Katastrophenfällen wie Starkregenereignissen oder Überschwemmungen, welche in der heutigen Zeit immer öfter Vorkommen, wird es zur Gefahr für Leib und Leben kommen.

Ergebnis der Erörterung:

Die Befürchtungen des Einwenders werden vom Vorhabensträger nicht geteilt. Er verweist auf seine Planung. Darin ist im Trogbereich südlich ein hochgesetzter Gehweg geplant, der im befürchteten Katastrophenfall begangen werden könnte. Somit besteht zwischen Nabburg und dem Ortsteil Venedig eine ausreichende Verbindung. Im Hochwasserfall der Naab ist es nicht so, dass tagelang das ganze Tal unter Wasser steht, sondern eine Flutwelle durchgeschoben wird. Die Grundwasserwanne ist bis zum Hochwasserfall HQ 100 nicht geflutet; sollte darüber hinaus Hochwasser entstehen und in den Trog laufen, könnte eine Querung im Zuge des hochgesetzten Gehweges erfolgen. Der Vorhabensträger verweist in seinen Ausführungen auf den Plan Nr. 10.4.2 vom 27.01.2017. Dieser Plan ist auch zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Aus der blau schraffierten Fläche ist erkennbar, dass im Hochwasserfall HQ 100 bereits jetzt Teile der Stadt überflutet sind. Mit überflutet sind auch weite Wohnbereiche im Ortsteil Venedig. Diese Berechnung und die Hochwasserermittlung wurden vom Büro Kempa () erläutert. Er verweist auf die Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt, von dem auch alle wesentlichen Daten übernommen wurden. Der Einwender stellt die vorgestellte Hochwasserermittlung nicht in Frage, verweist jedoch auf sogenannte Starkregenereignisse wie sie in der jüngeren Vergangenheit vorgekommen sind. Diese Starkregenereignisse sind auch dem Vorhabensträger bekannt. Sollte ein solches Ereignis eintreten, wird mit entsprechenden Pumpenanlagen im Grundwassertrog dem entgegen gewirkt. Die Pumpen sind doppelt ausgelegt (redundant), so dass bei einem Ausfall einer einzelnen Pumpe weiterhin die erforderliche Leistung gegeben ist.

Der Einwender entgegnet dem mit dem Hinweis, dass 90 % einer Befahrbarkeit des neu geplanten Trogbauwerkes nicht gewährleistet werden kann.

Der Vorhabensträger verweist im Gegenzug auf die bestehende Situation in Nabburg, dass es auch bei Starkregenereignissen zu fließendem und stehendem Wasser im vorhandenen Straßennetz kommt.

Der Einwender befürchtet jedoch, dass durch die geplante Troglage der Straße eine Verschlechterung gegenüber der jetzigen Situation eintreten wird. Im schlimmsten Fall besteht Gefahr für Leib und Leben.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

3. Beim jetzigen beschränkten Bahnübergang ist laut Tektur eine breitere Fußgängerunterführung vorgesehen. Diese ist ohne Behindertenaufzug geplant. Dies widerspricht der Aktion Bayern Barrierefrei 2023. Bei einem solchem Millionenprojekt ist unbedingt auf Barrierefreiheit zu achten.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger berichtet, dass die Barrierefreiheit in der bisherigen Planung bereits berücksichtigt ist.

Neuer Einwand:

Der Einwender berichtet von durchgeführten Probebohrungen im Bereich der künftigen bzw. geplanten Maßnahme. Bei den Probebohrungen ist man nach seinen Ausführungen auf Fels und festen Gneis gestoßen. Er befürchtet infolge dieser Gegebenheiten, dass eine längere Bauzeit entsteht und zusätzli-

che Kosten anfallen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger bestätigt, dass fester Fels angetroffen wurde und dies in den bisherigen Planungen bereits berücksichtigt wurde.

Aufgrund der Ausführungen des Vorhabensträgers schließt der Einwendungsführer, dass die Maßnahme jetzt kostengünstiger ausfällt.

Der Vorhabensträger freut sich, dass er den Gneis angetroffen hat, denn er wurde bei den Planungen bereits berücksichtigt.

Der Einwendungsführer verweist seiner Meinung nach auf eine nicht korrekte Berücksichtigung von Wohnbereichen bei der Anwendung der Grenzwerte. Der Vorhabensträger entgegnet dem, dass die Grenzwerte für bestimmte Wohnnutzungen vom Gesetzgeber festgelegt wurden. Er berücksichtigt die in den Flächennutzungsplänen der Kommune ausgewiesene Wohn- und Flächennutzung in seinen Lärmschutzberechnungen.

Der Einwender würde es schöner empfinden, wenn anstelle der Festlegungen im Flächennutzungsplan, die tatsächliche vorhandene Nutzung (Wohnbebauung) berücksichtigt werden würde. Eine reine rechtliche Betrachtung mag aus seiner Sicht korrekt sein, jedoch nicht in seinen persönlichen Bewertungen.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

Unterbrechung der Erörterung um 13.20 Uhr.

Ergebnis der Erörterungsverhandlung vom Dienstag, 17.04.2018, für Behörden, Verbände und Versorgungsträger zu den Stellungnahmen oder Einwendungen im Sitzungssaal des Rathauses, Ebene 7, Zimmer 7.1, Oberer Markt 16 in 92507 Nabburg.

Die Erörterung wurde (mit dem Eintreffen des ersten Einwenders) um 9.05 Uhr eröffnet/ fortgesetzt.

A – 28, Stadt Nabburg, Verwaltungsgemeinschaft Nabburg, Oberer Markt 16, 92507 Nabburg Schreiben vom 01.02.2011 und vom 12.01.2011

Erschienen sind [REDACTED]

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit der Stellungnahme vom 01.02.2011:

Der Stadtrat gibt zum Planfeststellungsverfahren folgende Stellungnahme ab:

1. Das Planfeststellungsverfahren sieht eine Fußgängerunterführung mit einer lichten Breite von 3 Metern vor. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist das Bauwerk zu einer Fußgänger- und Radfahrerunterführung auszubauen. Die Stadt Nabburg fordert eine Verbreiterung auf 5 Meter.

Die Kosten sind von den Kreuzungsbeteiligten zu übernehmen.

Ergebnis der Erörterung:

Infolge der Tektur wurde die lichte Weite vom Vorhabensträger von 3 m auf 4,00 m verbreitert und die Stadt Nabburg hat dem zugestimmt

Der Einwand ist mit der Tektur vom 27.01.2017 ausgeräumt.

2. Der Fußweg bei der Fußgängerunterführung ist - entgegen der vorliegenden Planung - vom Staatlichen Bauamt um ca. 50 m zu verlängern. Der Weg ist zwischen der Eisenhandlung Haas und der Schreinerei Kemptner durchzuführen und aus Gründen der Verkehrssicherheit optimal an das bestehende Wegenetz anzuschließen.

Da die bestehende Zufahrt von der Georgenstraße in Richtung Alter Brückenweg vollständig zerstört wird, ist auch die straßenmäßige Anbindung insbesondere für die Firmen/ Betriebe Schreinerei Kemptner und Eisenhandlung Haas sicherzustellen. Nach der vorliegenden Planung des PV endet der Weg ohne Konzept. Die Zufahrt zu den Firmen wird komplett abgeschnitten. Mit Nachdruck wird eine bessere Lösung gefordert.

Der Geltungsbereich des Planfeststellungsverfahrens ist entsprechend zu erweitern.

Die Kosten sind von den Kreuzungsbeteiligten zu übernehmen.

Ergebnis der Erörterung:

Mit der Tektur vom 21.01.2017 ist dem Einwand abgeholfen worden. Dem stimmt der Einwender zu.

Der Einwand ist mit der Tektur vom 27.01.2017 ausgeräumt.

3. Die Trassenführung des Turnhallenweges ist zu ändern. Die Straße ist nicht an der Nordgauhalle vorbeizuführen, sondern als Parallelstraße zur Umgehungsstraße anzulegen. Dies fordert die Stadt aus städtebaulichen Gründen zur Aufwertung des Nordgauhallenvorplatzes und aus Gründen der Verkehrssicherheit bei Veranstaltungen in der Nordgauhalle. Die Parallelstraße führt über das Absetzbacken.

Die Verlegung ist als kreuzungsbedingte Maßnahme zu werten.

Ergebnis der Erörterung:

Hinsichtlich der Verlegung des Turnhallenweges hat die Stadt Nabburg eine neue Verlegungs-Skizze übergeben, die sich von der vorhandenen Planung dahingehend unterscheidet, dass die Verlegungsstrecke vor dem Eingangsbereich der Nordgauhalle Richtung Norden verschoben wird. Die neue Verlegungsstrecke befindet sich im Eigentum der Stadt Nabburg. Hinsichtlich neuer Betroffenheiten wird der Vorhabensträger eine Überprüfung vornehmen und der Planfeststellungsbehörde wie auch der Stadt Nabburg das Ergebnis mitteilen.

Die Stadt Nabburg stimmt der geänderten Grundinanspruchnahme vor dem Eingang der Nordgauhalle zu.

Der Vorhabensträger klärt auch, ob er eine Änderung des Planes anstrebt.

4. Beim Bahnhof sind Querungshilfen für den Fußgänger- und den Schülerverkehr in optimaler Form, nach Möglichkeit mit einer Unterführung, vorzusehen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird dieser Einwand mit Nachdruck erhoben.

Ergebnis der Erörterung:

Bereits im Einführungsvortrag des Vorhabensträgers wurde berichtet, dass dem Wunsch einer Fußgängerunterführung nicht gefolgt werden kann. Die Fußgängerunterführung erfordert lange flächenintensive Rampen und Treppenanlagen, die nach Angabe des Vorhabensträgers hier aus Platzgründen nicht geschaffen werden können. Es wäre eine zusätzliche Flächeninanspruchnahmen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erforderlich. Zudem steht das Bahnhofsgebäude im Wege.

Die Stadt Nabburg als Einwender hält den Einwand aufrecht.

5. Bei notwendigen Änderungen von Versorgungs- und Entsorgungsleitungen, die sich im Aufgabenbereich der Stadt befinden, haben die Kreuzungsbeteiligten die Kosten zu tragen, soweit die Änderungen durch den Bau der Umgehungsstraße veranlasst sind.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist auf die Ausführungen im Bauwerksverzeichnis. Dort sind die Kostenregelungen infolge der geplanten Maßnahme beschrieben.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers mit Verweis auf die Planfeststellungunterlagen ausgeräumt.

6. Die Straßenentwässerung erfolgt größtenteils über das städtische Kanalnetz. Es wird darauf hingewiesen, dass das städtische Kanalnetz überlastet ist. Weitere Einleitungen sind ohne bauliche Maßnahmen an den Entsorgungsleitungen nicht möglich. Diese Kosten haben die Kreuzungsbeteiligten zu tragen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist zum einen auf die Unterlagen im Planfeststellungsverfahren und zum anderen ist er bereit, vorhabensbedingte Mehraufwendungen infolge der zusätzlichen Wassereinleitungsmengen zu übernehmen. Weitere Einzelheiten hinsichtlich der Entwässerung werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen dem Vorhabensträger und der Stadt Nabburg geregelt. Die Stadt stimmt grundsätzlich der Einleitung der zusätzlichen Wassermengen zu.

Der Hinweis im Einwand, dass die Kosten durch die Kreuzungsbeteiligten zu tragen sind, wird durch die Erklärung des Vorhabensträgers hinfällig. Dem stimmt die Stadt zu.

7. Alle Leitungsverlegungen (Wasser und Kanal) sind mit der Stadt Nabburg eng abzustimmen.

Ergebnis der Erörterung:

Auf die obigen Ausführungen unter Nr. 6 wird verwiesen.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers erledigt.

8. Das Hochwasserschutzkonzept bzgl. Gewässer 3. Ordnung ist bei Planung und Bau der Umgehungsstraße / des Bahnübergangs vom Freistaat Bayern als Träger der späteren Straßenbaulast zu beachten. Dies gilt insbesondere für die Querungen des Pfandelbaches und des Sterzenbaches unter der neuen Umgehungsstraße durch entsprechend dimensionierte Verrohrungen.

Ergebnis der Erörterung:

Im Rahmen der Tektur vom 27.01.2017 wurde der Sterzenbachauslauf im Umgriff der Maßnahme entsprechend der Einwendung angepasst. Dem hat das Wasserwirtschaftsamt zugestimmt. Die Planfeststellungsunterlagen sehen für den Pfandelbach die vom Einwender geforderte Ertüchtigung vor.

Der Einwand ist mit der Erklärung des Vorhabensträgers ausgeräumt.

9. Bei Überflutungen sind die Rettungswege sicherzustellen. Es sind entsprechend leistungsfähige Pumpen vorzusehen.

Ergebnis der Erörterung:

Die jetzt vorliegende Planung berücksichtigt eine Hochwassersicherheit des Trogbauwerks für das HQ 100. Darüber hinaus sind redundante Pumpensysteme installiert, um Starkregenereignissen entgegenzuwirken. Zusätzlich ist ein hochgesetzter Gehweg auf der Südseite des Troges vorgesehen, der von Rettungsfahrzeugen üblicher Größe befahren werden kann. Die Lichtraumprofile sind mit der Integrierten Leitstelle Amberg abgestimmt.

Der Einwand ist damit ausgeräumt.

10. Bei der Gestaltung der neuen Naabbrücke sind die städtebaulichen Belange Nabburgs unter besonderer Berücksichtigung zu beachten. Von Seiten der Stadt Nabburg wird ein Architektenwettbewerb gefordert.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger sichert eine gestalterische Abstimmung mit der Stadt Nabburg zu. Die letztendliche Entscheidung verbleibt beim Vorhabensträger. Weitere Details werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Der Forderung nach einem Architekturwettbewerb wird nicht entsprochen.

Die Stadt ist damit einverstanden und nimmt auch diesen Einwand zurück.

11. Die Staatsstraße "2040 / alt" im Bereich Georgenstraße und Regensburger Straße wird nach der Verkehrsfreigabe der neuen Umgehungsstraße straßenrechtlich von der Staatsstraße zur Ortsstraße abgestuft und geht in die Straßenbaulast der Stadt Kraft Gesetzes über. D.h., die Stadt wird Eigentümerin der Straße, sie ist damit für den Unterhalt und den Ausbau zuständig.

Die Stadt Nabburg besteht deshalb darauf, dass eine Straße übergeben wird, deren Bauzustand als gut bezeichnet werden kann. Auf keinem Fall darf die Straße Beschädigungen aufweisen, die zu zeitnahen Sanierungsarbeiten bei der Stadt und damit zu finanziellen Belastungen führen.

Ergebnis der Erörterung:

Hinsichtlich der Übergabe der abzustufenden alten Staatsstraße 2040 im Bereich Georgen- und Regensburger Straße wird auf die gesetzlichen Regelungen des Bayer. Straßen- und Wegegesetzes verwiesen. Diese werden eingehalten. Derzeit wird die Staatsstraße im Bereich der Regensburger- / Georgenstraße teilweise saniert.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers erledigt.

12. Während der Bauzeit der Umgehungsstraße sind die Verkehrsbehinderungen so gering wie möglich zu halten. Es sind auch die Rettungswege sicherzustellen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erläutert, dass während der Bauphase der neuen Naabbrücke die jetzige bestehende Naabbrücke, die die beiden Ortsteile Venedig und Nabburg miteinander verbindet, erhalten bleibt. Für eine kurze Übergangszeit ist eine Vollsperrung unvermeidbar, um die Oberviechtacher Straße an die neue Naabbrücke anzubinden. Diese Umlegung des Verkehrs wird mit der Stadt intensiv abgestimmt. Die Straßentrasse wurde vom Vorhabensträger bewusst so gewählt, dass die Behinderungen während der Bauphase so gering wie möglich gehalten werden.

Im Bereich von zu überbauenden vorhandenen Straßen, insbesondere im Rampenweg und der Austraße wird weitgehend unter Verkehr gebaut werden. Weitere Einzelheiten werden zwischen dem Vorhabensträger und der Stadt noch festgelegt. Die Erschließung der angrenzenden Grundstücke wird weitestgehend zugesichert. Kurze Behinderungen und Sperren sind nicht vermeidbar. Diese werden auf ein Minimum beschränkt.

Die Bedarfsumleitungen der beiden benachbarten Autobahnen A 6 und A 93 werden bei der Baudurchführung berücksichtigt. Der Vorhabensträger wird die zentrale Leitstelle (EDV-Programm ABIS) rechtzeitig unterrichten und die Arbeiten abstimmen, so dass die Bedarfsumleitung zeitweise aus dem Umleitungskonzept herausgenommen wird.

Mit der Erklärung des Vorhabensträgers besteht von Seiten der Stadt Einverständnis. Der Einwand ist damit ausgeräumt.

13. Während der Bauzeit der Straßen ist die volle Zugänglichkeit und Anfahrbarkeit zu den Betrieben, Firmen, Geschäften, Banken usw. sicherzustellen.

Ergebnis der Erörterung:

Auf die vorausgegangenen Ausführungen wird mit Zustimmung der Stadt und des Vorhabensträgers verwiesen.

Der Einwand ist damit ausgeräumt.

14. Die Gestaltungsvorschläge des Stadtentwicklungskonzepts (SEK) werden dem Staatlichen Bauamt Amberg- Sulzbach, insbesondere im Bereich Georgenstraße / Fußgängerunterführung, zur Umsetzung empfohlen: großzügiger Treppenabgang, möglichst breite Unterführung, attraktiver Flussplatz, Stadtplatz = einladendes Entree (siehe Anlage, Büro UmbauStadt)

Ergebnis der Erörterung:

Von Seiten des Vorhabensträgers besteht grundsätzlich damit Einverständnis, soweit keine zusätzlichen Kosten entstehen.

Die Fußgängerunterführung auf Höhe des bestehenden Bahnüberganges wird von der Deutschen Bahn AG geplant und nicht vom Staatlichen Bauamt.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers ausgeräumt.

15. Im rückwärtigen /westlichen Bereich des BayWa-Grundstücks in der Austraße könnte statt dem Mischgebiet MI 9 auch ein Kerngebiet (MK) nach BauNVO ausgewiesen werden.

Die Mitteilung dieser Planungsabsichten erfolgt informativ (siehe Anlage, Büro UmBauStadt).

Ergebnis der Erörterung:

Diesen Hinweis nimmt der Vorhabensträger zur Kenntnis.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers ausgeräumt.

Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit der Stellungnahme vom 12.01.2011:

Der Stadtrat der Stadt Nabburg hat sich in der Sitzung am 04.04.2017 mit den Tekturplänen vom 27.02.2017 zur Beseitigung des Bahnübergangs befasst. Aus dem Aufgabenbereich der Stadt Nabburg werden keine Stellungnahmen zur Tektur abgegeben.

Von Seiten der Stadt Nabburg verweisen wir auf die Stellungnahme vom 01.02.2011, Stadtratsbeschluss Nr. 42 /2011 im Rahmen des damaligen Planfeststellungsverfahrens zu o.g. Bauvorhaben, die weiterhin gegenständlich ist und vollumfänglich aufrecht erhalten wird.

Ergebnis der Erörterung:

Auf eine Erörterung wird einvernehmlich verzichtet.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

A – 2, Bezirk Oberpfalz, Fachberatung für Fischerei, Postfach 100 165, 93001 Regensburg Schreiben vom 22.12.2010 und 04.04.2017, Az: BHV-3 - Fi22

Erschienen ist [REDACTED].

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit der Stellungnahme vom 22.12.2010:

In Beantwortung Ihres Schreibens vom 16.11.2010 ergeht in o.g. Angelegenheit folgende Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange im wasserrechtlichen Verfahren:

1. Mit den vorgelegten und geplanten Baumaßnahmen der Straßenbrücke St 2040 neu in Nabburg besteht gem. den Aussagen der übersandten Planunterlagen Einverständnis. Es ist sicherzustellen, dass nicht nur weitgehend (siehe Erläuterungsbericht Seite 38 lfd. Nr.5.6.1 erster Satz), sondern gänzlich die Straßenentwässerung, mit Ausnahme des Teiles, das über das Regenentlastungsbauwerk abgeschlagen wird, über die Kanalentwässerung erfolgt.

Ergebnis der Erörterung:

Die vorhandene Planung berücksichtigt bereits den vorgetragenen Einwand.

Der Einwand ist damit ausgeräumt.

2. Der Fischereiberechtigte ist am Verfahren zu beteiligen.

Ergebnis der Erörterung:

Anwesend ist auch [REDACTED] vom Fischereiverein. [REDACTED] ist der Vorsitzende und Fischereiberechtigte des Fischereivereins Nabburg.

Dem Hinweis ist Abhilfe geschaffen worden, da der Nabburger Sportanglerverein selbst Einwendungen erhoben hat.

3. Maßnahmen, die im Gewässer durchgeführt werden, sind in den Monaten Juli bis Oktober durchzuführen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger kann nicht zusichern, dass er der gewünschten Einschränkung zustimmen kann. Der Vorhabensträger wird die zeitlichen Eingriffe in das Gewässer auf ein Minimum beschränken. Weitere Abstimmungen über unvermeidbare Arbeiten außerhalb von Juli bis Oktober werden mit der Fachberatung Fischerei abgestimmt.

Der Einwand ist damit ausgeräumt.

Weiter wird vorgetragen:

Für den Zeitraum der Baumaßnahme ist aus Sicht der Fachberatung für Fischerei Folgendes zu beachten:

1. Ein Eintrag von Baumaterial oder gewässergefährdenden Stoffen beim Abriss und dem Neubau der Brücke darf nicht stattfinden.
2. Eine notwendige Wasserhaltung der Baugruben (Brückenpfeiler) hat so zu erfolgen, dass für das Gewässer keine Gewässertrübung erfolgt.
3. Bezüglich eventuell auftretender Gewässertrübungen ist ein Bautagebuch zu führen.
4. Die Uferböschungen sind wieder in naturnaher Form herzustellen.
5. Vorhandener Uferbewuchs ist zu erhalten bzw. gegebenenfalls wieder zu ergänzen.

- 6.. Während der Bauarbeiten ist eine Verunreinigung des Gewässers, insbesondere durch gewässergefährdende Stoffe, sorgfältig zu vermeiden. Diesel und ähnliche wassergefährdende Stoffe dürfen nicht im Überschwemmungsgebiet gelagert werden.
7. Überflüssiges Aushubmaterial ist aus dem Überschwemmungsgebiet abzufahren.
8. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass frischer Beton und Zement fischgiftig sind und im Gewässer nicht verbaut bzw. nicht ins Gewässer eingeleitet werden dürfen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger wird den oben aufgeführten Forderungen, soweit es technisch möglich ist, nachkommen und verweist auf die Ausführungen in der Unterlage 9.1.a Anlage 3 (Maßnahmen).

Der Vorhabensträger wird bei der Maßnahme auch eine Umweltbaubegleitung durchführen, die die Einhaltung der o.g. Forderungen überprüft.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers ausgeräumt.

Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit der Stellungnahme vom 04.04.2017:

Mit Schreiben vom 03.02.2017 (Ihr Zeichen: 31-4354.3 St 2040-8) baten Sie die Fachberatung für Fischerei um Stellungnahme zu dem geänderten Plan, welcher das laufende Planfeststellungsverfahren (Regierungsschreiben vom 16.11.2010, Az.: 31-4354.3.St2040-8) ergänzt. Nach Prüfung der Tektur-Unterlagen vom 27.01.2017 besteht von Seiten der Fachberatung für Fischerei weiterhin Einverständnis mit dem geplanten Bauvorhaben. Auf die in unserer Stellungnahme vom 22.12.2010 (Unser Zeichen: BHV-3-Fi22) genannten Auflagenpunkte wird verwiesen.

Ergebnis der Erörterung:

Auf eine Erörterung wird im gegenseitigen Einvernehmen verzichtet.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.



Einwendungsführer 001

A – 3, [REDACTED]
[REDACTED]

Erschienen ist [REDACTED].

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 20.12.2010 (1. Vorsitzender: [REDACTED]):

... der Fischereiverband Oberpfalz e. V. hat uns die Planunterlagen für das im Betreff genannte Bauvorhaben mit der Bitte um Stellungnahme überlassen.

Die Nabburger Sportangler e. V. sind Pächter des Fischereirechts der Naab im Bereich des geplanten Bauvorhabens.

Nach Durchsicht der Planunterlagen ist festzustellen, dass mögliche Beeinträchtigungen der Fischfauna durch das Bauvorhaben nicht gesondert untersucht wurden.

Beeinträchtigende Effekte, wie das Einschwemmen von Feststoffen in die Naab sollen durch geeignete Maßnahmen verhindert werden.

Während des Baus ist der Eintrag von schädlichen Stoffen in das Fließgewässer zu unterbinden.

Es könnte durch den Eintrag z. B. von Ölen und Fetten Fischsterben auftreten.

Nachdem die bestehende Brücke abgebaut und durch einen Neubau ersetzt werden soll, sind negative Einflüsse auf die Fischfauna wenn überhaupt nur während der Bauphase zu erwarten.

Weitere Bedenken hinsichtlich des Bauvorhabens bestehen unsererseits nicht.

Ergebnis der Erörterung:

Auf eine Erörterung wird vom Einwendungsführer mit Verweis auf die Ausführungen zur Fachberatung für Fischerei des Bezirks Oberpfalz für nicht erforderlich gehalten, da alle Punkte auch dort behandelt wurden.

Er erhält auch den Auszug der Fachberatung für Fischerei.

Der Einwand wird zurückgenommen und ist erledigt.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

[REDACTED]

Einwendungsführer 010

A – 26, [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Erschienen ist [REDACTED], Bayernwerk Schwandorf.

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit der Stellungnahme vom 14.02.2011:

... gegen das Planungsvorhaben bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen, wenn dadurch der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb unserer Anlagen nicht beeinträchtigt werden.

Wie den von Ihnen beigefügten Planunterlagen zu entnehmen ist, wird der Geltungsbereich von Versorgungsanlagen der E.ON Bayern AG tangiert bzw. benutzt.

Zu Ihrer Information haben wir aktuelle Bestandspläne beigefügt. Unsere Bestandspläne sind nur bedingt für eine Maßentnahme geeignet. Maßgeblich ist der tatsächliche Verlauf der Leitungen in der Natur.

Falls erforderlich können die elektrischen Versorgungsanlagen angepasst werden.

Hierfür richtet sich die Regelung der Kostentragung nach den geltenden Verträgen.

Um einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf für Planung und Ausführung von ggf. erforderlichen Umbau- bzw. Anpassungsarbeiten zu gewährleisten, bitten wir das Netzcenter Schwandorf, Ettmannsdorfer Straße 38/40 in 92421 Schwandorf, Tel. 094311730-440 rechtzeitig, mindestens 6 Monate vor Beginn der Bauarbeiten zu verständigen.

Damit wir Ihre Planungen bei eventuellen Baumaßnahmen berücksichtigen können, erlauben wir uns die Übersichtspläne/Höhenpläne (M 1:1000/1:1 00) einzubehalten.

Wir danken für die Beteiligung am V erfahren um die wir auch weiterhin bitten und geben die restlichen Unterlagen beigefügt zurück.

Bei weiteren Fragen geben wir gerne Auskunft.

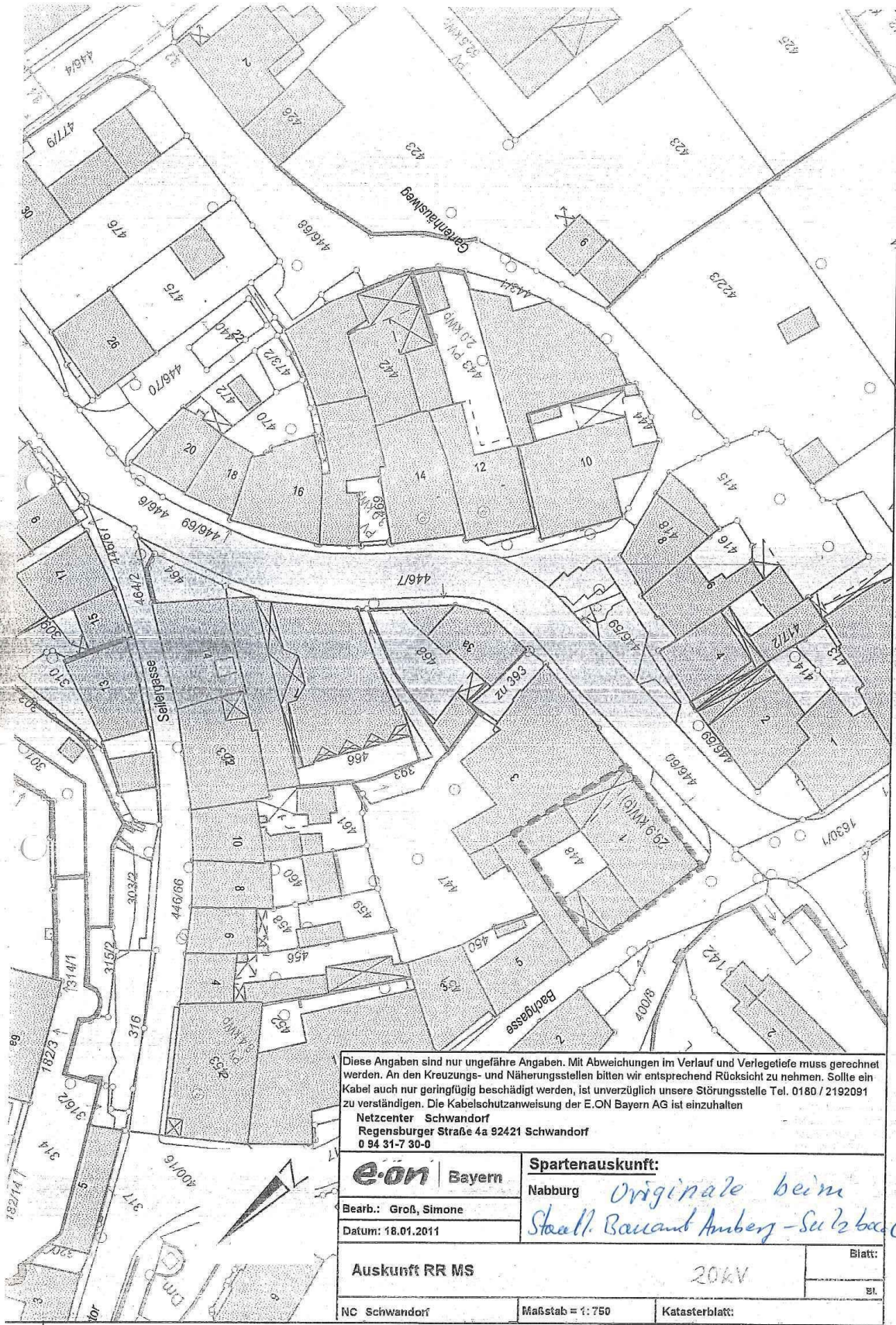
Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger sichert die rechtzeitige Information (6 Monate) vor Beginn der Planung und Ausführung zu.

Die Kosten werden entweder nach dem gültigen Staatsvertrag oder nach Konzessionsverträgen geregelt. Auf diese wird verwiesen.

Der Einwand ist damit ausgeräumt.

Anlagen: – nachrichtlich, Originale an den Vorhabensträger gesandt –



Diese Angaben sind nur ungefähre Angaben. Mit Abweichungen im Verlauf und Verlegetiefe muss gerechnet werden. An den Kreuzungs- und Nährungsstellen bitten wir entsprechend Rücksicht zu nehmen. Sollte ein Kabel auch nur geringfügig beschädigt werden, ist unverzüglich unsere Störungsstelle Tel. 0180 / 2192091 zu verständigen. Die Kabelschutzanweisung der E.ON Bayern AG ist einzuhalten

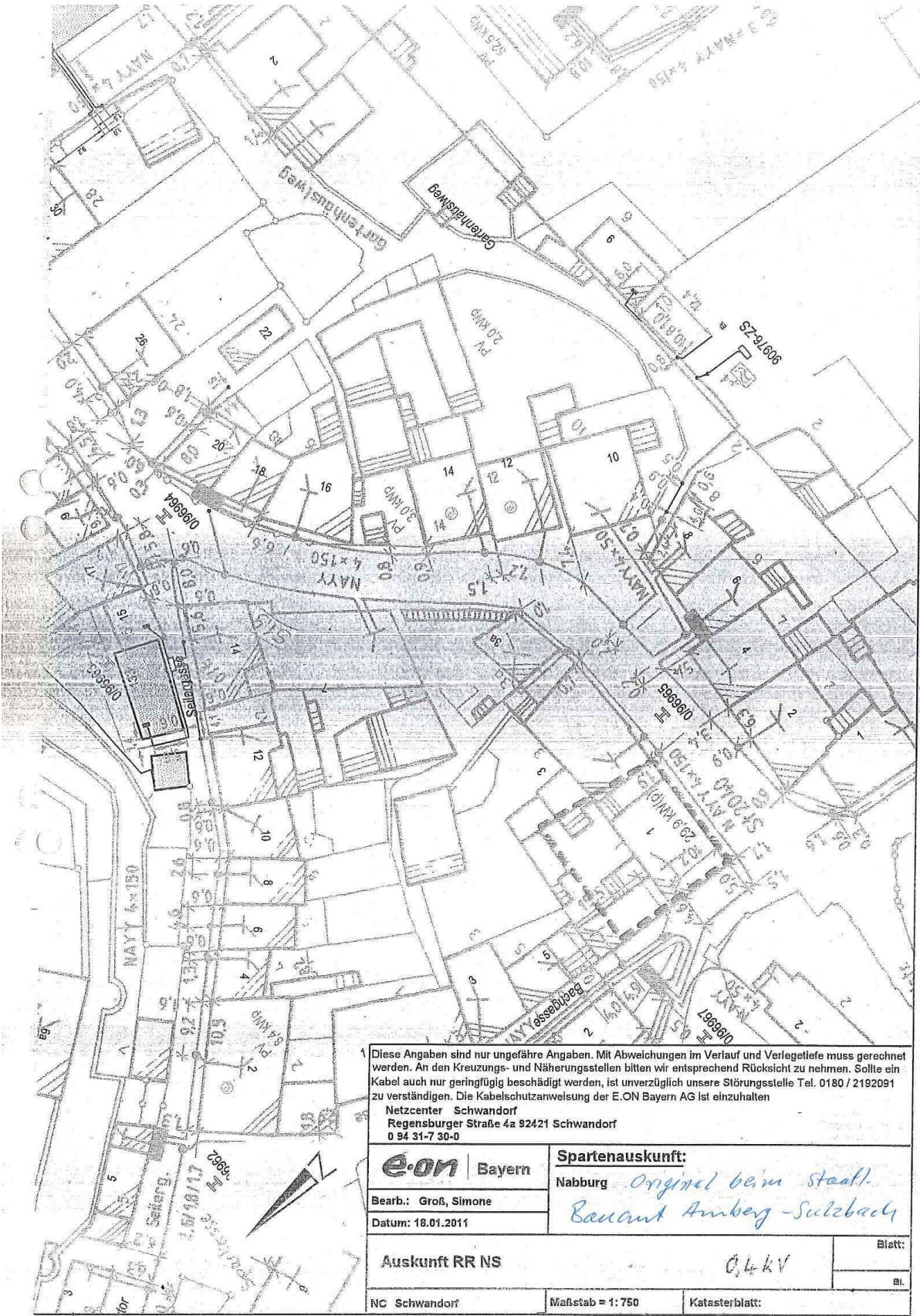
Netzcenter Schwandorf
 Regensburger Straße 4a 92421 Schwandorf
 0 94 31-7 30-0

e-on Bayern		Spartenauskunft:	
Bearb.: Groß, Simone		Nabburg <i>Originale beim</i>	
Datum: 18.01.2011		<i>Stall. Bauamt Amberg-Weilburg</i>	
Auskunft RR MS		Blatt:	
		20kV	
NC Schwandorf	Maßstab = 1:750	Katasterblatt:	



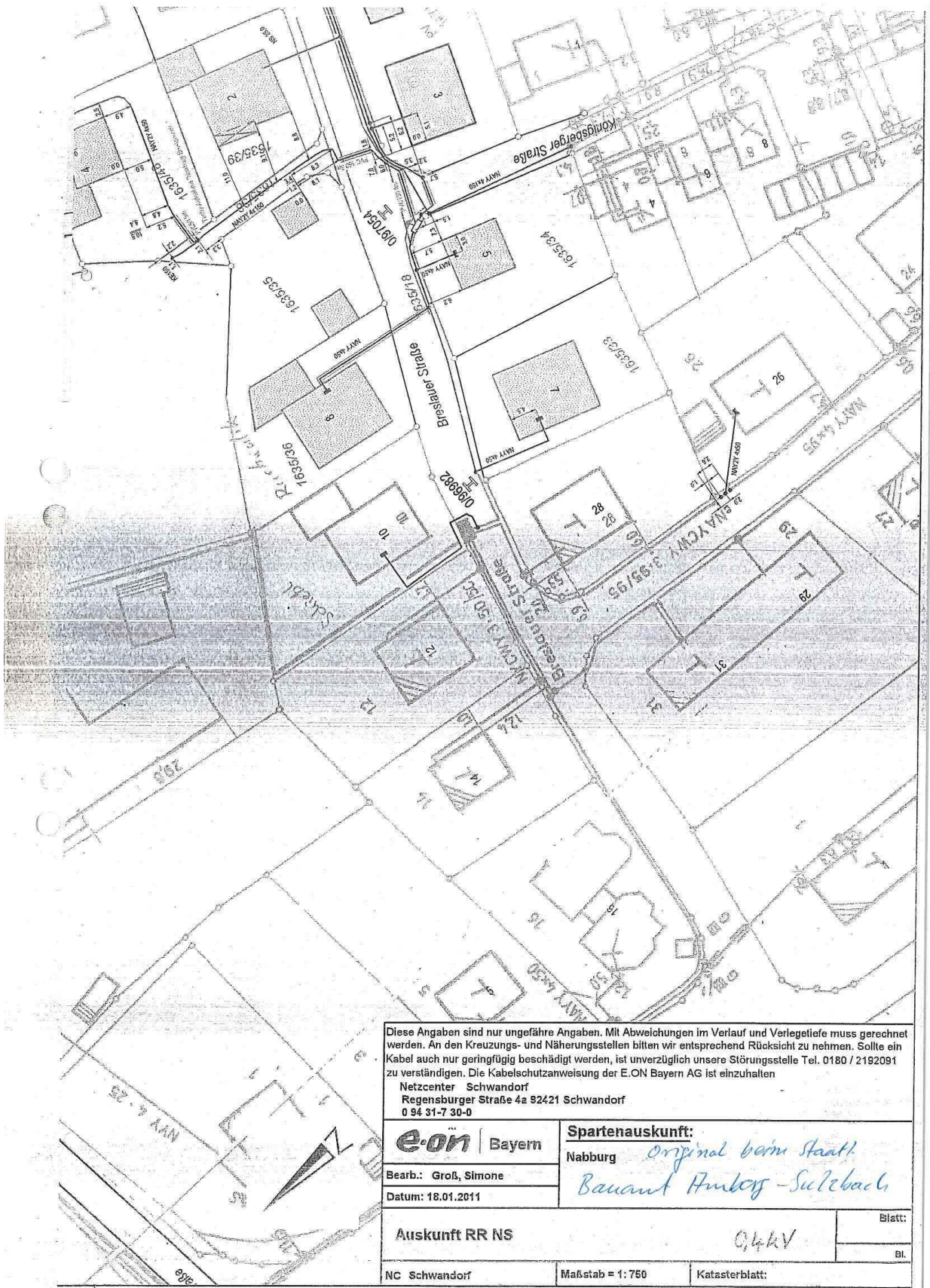
Diese Angaben sind nur ungefähre Angaben. Mit Abweichungen im Verlauf und Verlegetiefe muss gerechnet werden. An den Kreuzungs- und Näherungsstellen bitten wir entsprechend Rücksicht zu nehmen. Sollte ein Kabel auch nur geringfügig beschädigt werden, ist unverzüglich unsere Störungsstelle Tel. 0180 / 2192091 zu verständigen. Die Kabelschützenanweisung der E.ON Bayern AG ist einzuhalten

Netzcenter Schwandorf Regensburger Straße 4a 92421 Schwandorf 0 94 31-7 30-0	
e-on Bayern	Spartenauskunft: Nabburg <i>original beim</i> <i>Stadt Bauamt Amberg-Weizsäckel</i>
Bearb.: Groß, Simone Datum: 18.01.2011	Blatt: Bl.
Auskunft RR MS	20AV
NC Schwandorf	Maßstab = 1:750 Katasterblatt:



1 Diese Angaben sind nur ungefähre Angaben. Mit Abweichungen im Verlauf und Verlegetiefe muss gerechnet werden. An den Kreuzungs- und Näherungsstellen bitten wir entsprechend Rücksicht zu nehmen. Sollte ein Kabel auch nur geringfügig beschädigt werden, ist unverzüglich unsere Störungsstelle Tel. 0180 / 2192091 zu verständigen. Die Kabelschutzanweisung der E.ON Bayern AG ist einzuhalten
 Netzcenter Schwandorf
 Regensburger Straße 4a 92421 Schwandorf
 0 94 31-7 30-0

e.on Bayern		Spartenauskunft:	
Bearb.: Groß, Simone		Nabburg <i>Original beim Stadtl.</i>	
Datum: 18.01.2011		<i>Bauamt Amberg-Weilburg</i>	
Auskunft RR NS		0,4 kV	
NC Schwandorf		Blatt:	
Maßstab = 1: 750		el.	
Katasterblatt:			



Diese Angaben sind nur ungefähre Angaben. Mit Abweichungen im Verlauf und Verlegetiefe muss gerechnet werden. An den Kreuzungs- und Näherungsstellen bitten wir entsprechend Rücksicht zu nehmen. Sollte ein Kabel auch nur geringfügig beschädigt werden, ist unverzüglich unsere Störungsstelle Tel. 0180 / 2192091 zu verständigen. Die Kabelschutzanweisung der E.ON Bayern AG ist einzuhalten

Netzcenter Schwandorf
 Regensburger Straße 4a 92421 Schwandorf
 0 94 31-7 30-0

e-on Bayern

Spartenauskunft:

Nabburg

Original beim Stadt

Bearb.: Groß, Simone

Datum: 18.01.2011

Bauamt Humberg-Sulzbach

Auskunft RR NS

0,4kV

Blatt:

Bl.

NC Schwandorf

Maßstab = 1:750

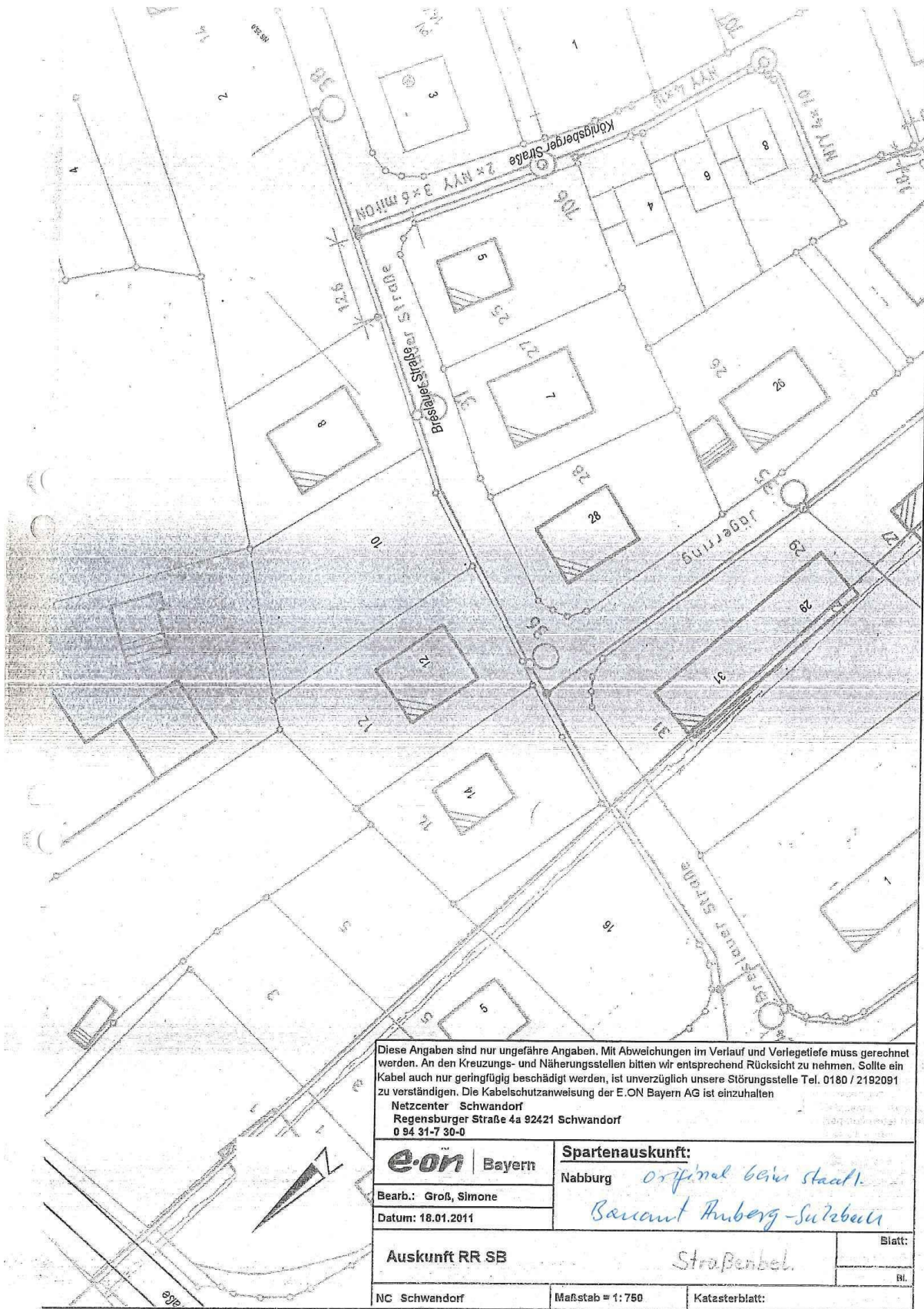
Katasterblatt:



Diese Angaben sind nur ungefähre Angaben. Mit Abweichungen im Verlauf und Verlegeliefe muss gerechnet werden. An den Kreuzungs- und Näherungsstellen bitten wir entsprechend Rücksicht zu nehmen. Sollte ein Kabel auch nur geringfügig beschädigt werden, ist unverzüglich unsere Störungsstelle Tel. 0180 / 2192091 zu verständigen. Die Kabelschützenanweisung der E.ON Bayern AG ist einzuhalten


Netzcenter Schwandorf
Regensburger Straße 4a 92421 Schwandorf
0 94 31-7 30-0

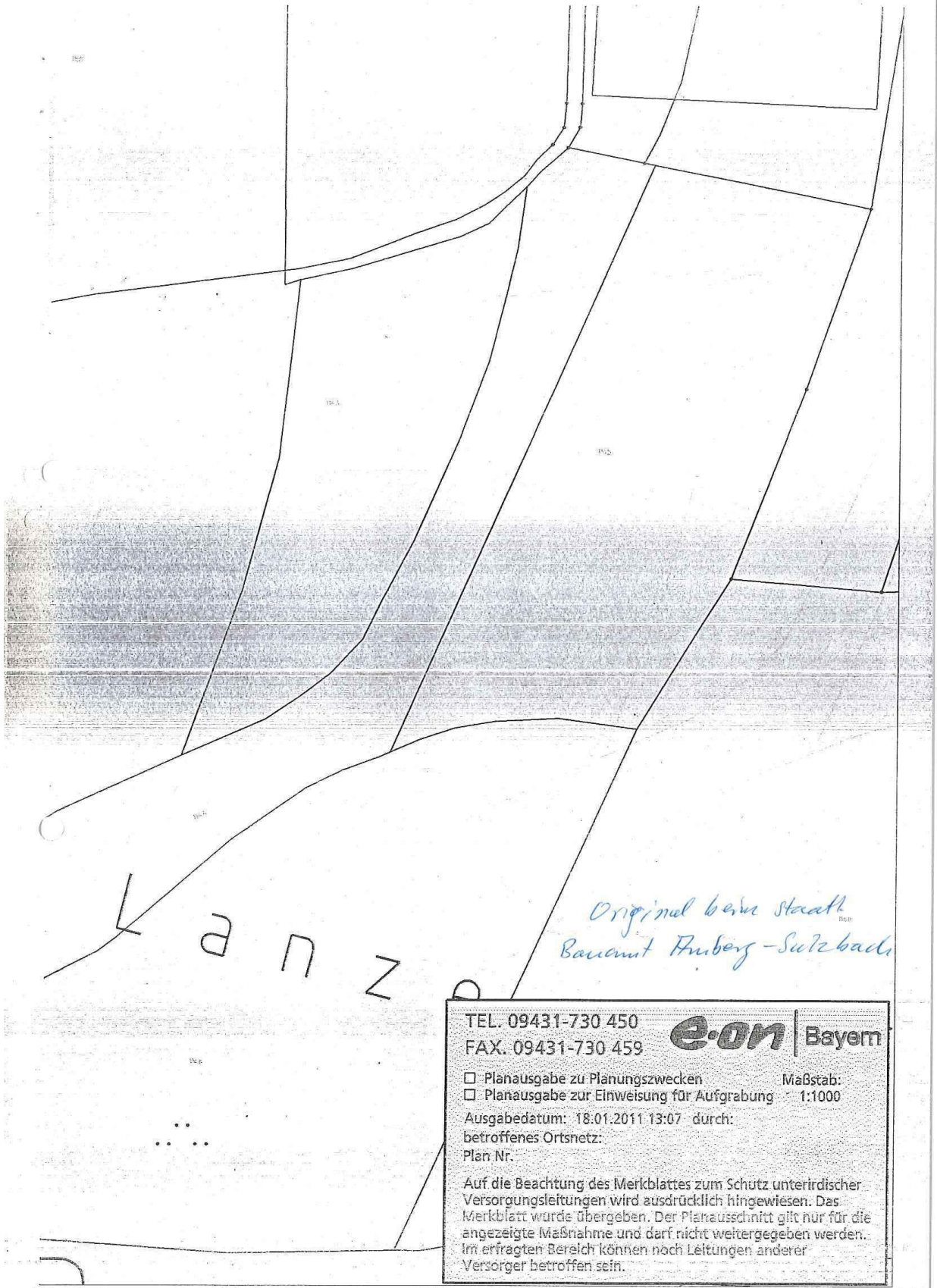
 Bayern Bearb.: Groß, Simone Datum: 18.01.2011	Spartenauskunft: Nabburg <i>Original beim Staatl. Bauamt Amberg-Weizsach</i>	Blatt:
	Auskunft RR SB <i>... Straßenbel.</i>	Bl.
NC Schwandorf	Maßstab = 1: 750	Katasterblatt:



Diese Angaben sind nur ungefähre Angaben. Mit Abweichungen im Verlauf und Verlegetiefe muss gerechnet werden. An den Kreuzungs- und Näherungsstellen bitten wir entsprechend Rücksicht zu nehmen. Sollte ein Kabel auch nur geringfügig beschädigt werden, ist unverzüglich unsere Störungsstelle Tel. 0180 / 2192091 zu verständigen. Die Kabelschutzanweisung der E.ON Bayern AG ist einzuhalten

Netzcenter Schwandorf
 Regensburger Straße 4a 92421 Schwandorf
 0 94 31-7 30-0

 Bayern		Spartenauskunft: Nabburg <i>original beim Stadt.</i> <i>Bauamt Amberg-Weizsäckel</i>
Bearb.: Groß, Simone Datum: 18.01.2011		Blatt:
Auskunft RR SB		<i>Strassenbel.</i>
NC Schwandorf	Maßstab = 1:750	Katasterblatt:



TEL. 09431-730 450

FAX. 09431-730 459

e-on | Bayern

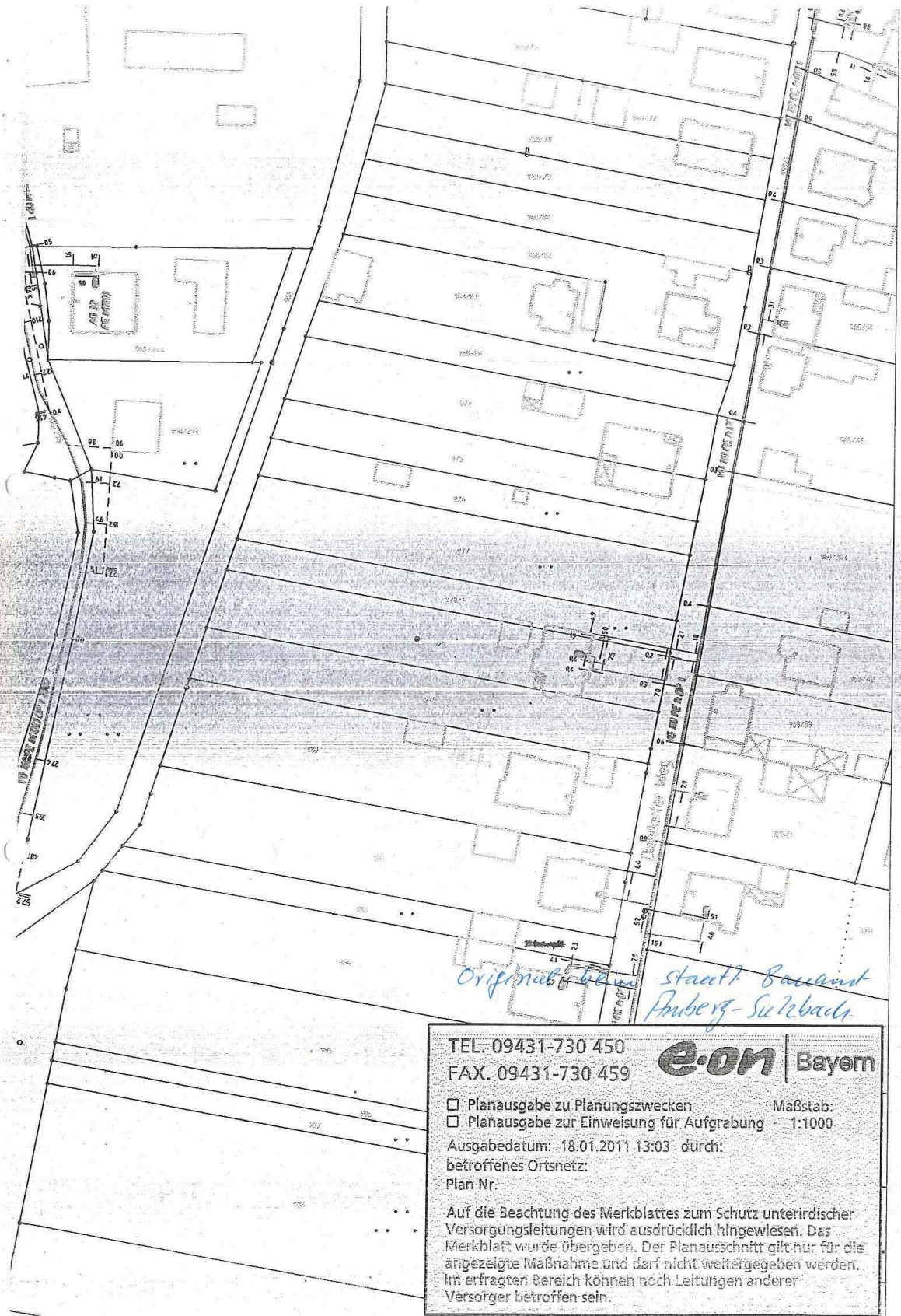
- Planausgabe zu Planungszwecken Maßstab:
- Planausgabe zur Einweisung für Aufgrabung 1:1000

Ausgabedatum: 18.01.2011 13:07 durch:

betroffenes Ortsnetz:

Plan Nr.:

Auf die Beachtung des Merkblattes zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen wird ausdrücklich hingewiesen. Das Merkblatt wurde übergeben. Der Planausschnitt gilt nur für die angezeigte Maßnahme und darf nicht weitergegeben werden. Im erfragten Bereich können noch Leitungen anderer Versorger betroffen sein.



*Originalplan Stadt Bauamt
Ponberg-Sulzbach*

TEL. 09431-730 450

FAX. 09431-730 459

e-on | Bayern

- Planausgabe zu Planungszwecken
- Planausgabe zur Einweisung für Aufgrabung

Maßstab:
1:1000

Ausgabedatum: 18.01.2011 13:03 durch:

betroffenes Ortsnetz:

Plan Nr.:

Auf die Beachtung des Merkblattes zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen wird ausdrücklich hingewiesen. Das Merkblatt wurde übergeben. Der Planausschnitt gilt nur für die angezeigte Maßnahme und darf nicht weitergegeben werden. Im erfragten Bereich können noch Leitungen anderer Versorger betroffen sein.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

**A – 23, Landratsamt Schwandorf, Wackersdorfer Str. 80, 92421 Schwandorf
Schreiben vom 18.02.2011 und 04.04.2017, Az.: bzw. A - WiFö - RegPl.**

Erschienen ist [REDACTED] von der Tiefbauverwaltung.

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit der Stellungnahme vom 12.01.2011:

Schr. v. 16.11.2011; AZ: 630-173-

Vollzug des Bayerischen Naturschutzgesetzes

... gegenüber dem Staatlichen Bauamt Amberg- Sulzbach wurde am 29.04.2009 zu dem o.g. Vorhaben Stellung genommen. Zu den in diesem Schreiben vorgebrachten Anregungen und Hinweisen zum landschaftspflegerischen Begleitplan wurde im Aktenvermerk vom 05.05.2009 durch das Staatliche Bauamt Stellung genommen. In den nun vorliegenden Unterlagen sind die naturschutzfachlichen Gesichtspunkte entsprechend den Erläuterungen eingearbeitet worden.

Nach Würdigung der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen kann aus naturschutzfachlicher Sicht dem geplanten Vorhaben zugestimmt werden.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung fand nicht statt, da kein zuständiger Vertreter anwesend war.

Schr. v. 18.02.2011; AZ: 1.5-Tiefbauverwaltung

Tiefbauverwaltung

Seitens der **Tiefbauverwaltung** des Landratsamtes Schwandorf wird zu den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen wie folgt Stellung genommen:

1. Vom Neubau der St 2040 sind auch die Kreisstraßen SAD 28 und SAD 54 betroffen. Die durch den Neubau verursachten Baukosten trägt der Freistaat Bayern. bzw. anteilig die DB Netz AG und die Bundesrepublik Deutschland.

Ergebnis der Erörterung:

Von Seiten des Vorhabensträgers wird dem nicht widersprochen. Er verweist auf die Eisenbahnkreuzungsvereinbarung.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers ausgeräumt.

2. Die Unterhaltung des "Kreisverkehrsplatzes West", einschließlich der kreuzungsbedingten Verkehrszeichen, -einrichtungen und -anlagen (Fahrbahnteiler) obliegt dem Freistaat Bayern.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist auf die gesetzlichen Regelungen und bestätigt die Zuständigkeit des Freistaates Bayern.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers ausgeräumt.

3. Die Art der bituminösen Fahrbahnbefestigung der Kreisstraßen ist vor Ausschreibung mit der Tiefbauverwaltung abzustimmen.

Ergebnis der Erörterung:

Die Abstimmung wird vom Vorhabensträger zugesichert.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers ausgeräumt.

4. Vorhandene Entwässerungseinrichtungen sind den neuen Verhältnissen anzupassen.

Ergebnis der Erörterung:

Die Abstimmung wird vom Vorhabensträger zugesichert.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers ausgeräumt.

5. Mit dem Landkreis Schwandorf ist eine entsprechende Vereinbarung abzuschließen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger sichert den Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung zu.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers ausgeräumt.

Schr. v. 13.01.2011; AZ: 3.4

Denkmalschutz

... im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum o.g. Planfeststellungsverfahren wird von Seiten des Sachgebiets 3.4 - Bereich **Denkmalschutz** darauf hingewiesen, dass durch die Bauarbeiten möglicherweise Bodendenkmäler betroffen sein könnten (Karolingische Siedlungsfunde D-3-6539-0124).

Im Hinblick auf Art. 7 Bayerisches Denkmalschutzgesetz (Erlaubnispflicht bei Erdarbeiten in der Nähe von Bodendenkmälern) wäre – soweit von der Regierung der Oberpfalz nicht bereits veranlasst – zur genauen Klärung das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Bodendenkmäler, Keplerstraße 1, 93047 Regensburg zu beteiligen.

Im Übrigen ist durch das Planfeststellungsverfahren der Aufgabenbereich des Sachgebiets 3.4 - Bereich Technische Bauaufsicht nicht berührt, so dass sich insoweit eine Stellungnahme erübrigt.

Das Sachgebiet 3.4 ist darüber hinaus weiterhin im Verfahren zum Erlass des Bebauungsplans "Umgehungsstraße Südstadt" beteiligt.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung fand nicht statt, da kein zuständiger Vertreter anwesend war.

E-Mail vom 17.02.2011, AZ: -

Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft

... da das Wasserwirtschaftsamt Weiden im o.g. Planfeststellungsverfahren gleichfalls um Stellungnahme gebeten wurde, hat die **Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft** beim Landratsamt Schwandorf zur Vermeidung einer Doppelprüfung auf eine genaue Prüfung des Vorhabens verzichtet. Auf die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Weiden wird demnach verwiesen.

Die nach grober Durchsicht der Unterlagen durch die Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft wasserwirtschaftlich und wasserrechtlich relevanten Punkte sind

- Bauwasserhaltung
- Gewässerausbau der Naab mit Retentionsraumausgleich
- Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in die Naab
- Baustelleneinrichtung im Überschwemmungsgebiet
- Art. 20 BayWG
- Kreuzung von Bächen.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung fand nicht statt, da kein zuständiger Vertreter anwesend war.

Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit der Stellungnahme vom 04.04.2017, AZ: A-WiFö-RegPl.:

... zu dem o.g. Planfeststellungsverfahren wird im Rahmen des Anhörungsverfahrens von Seiten des Landratsamtes Schwandorf wie folgt Stellung genommen:

1. Untere Naturschutzbehörde

In der Umweltverträglichkeitsstudie werden die Schutzgüter erfasst und die sich durch das Vorhaben ergebenden Auswirkungen bewertet. Mit der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgenommenen Eingriffsermittlung besteht Einverständnis. Die Einstufung der Flächen in unterschiedliche Kategorien ist schlüssig, die gewählten Ausgleichsfaktoren sind nachvollziehbar. Der ermittelte Kompensationsbedarf wird auf der Sammelkompensationsfläche SAD 13 bei Zangenstein eingebracht.

Im Artenschutzbeitrag und landschaftspflegerischen Begleitplan werden die streng geschützten bzw. besonders geschützten Arten aufgelistet.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass für die kleine Bartfledermaus, die Zwergfledermaus und die Bachmuschel, alle Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie, die Ausnahme von den Verboten entsprechend des § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt wird, da das Tötungsverbot nicht ausgeschlossen werden kann. Dies gilt auch für die streng geschützte Flussperlmuschel und die besonders geschützte Malermuschel.

Während der gesamten Bauphase ist durch eine fachlich qualifizierte Umweltbaubegleitung sicher zu stellen, dass die vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere zur Konfliktvermeidung, fachgerecht umgesetzt bzw. bei unvorhersehbaren Nachweisen oder Ereignissen, die während der Bauausführung auftreten und den Artenschutz betreffen, entsprechende Maßnahmen zur Minimierung und Vermeidung veranlasst werden.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung fand nicht statt, da kein zuständiger Vertreter anwesend war.

2. Bodenschutz

Im Verlauf der Straße sind folgende Altlast(verdachts)flächen bekannt:

Tankstelle Kerres, Flurnummer 1096/4 der Gemarkung Nabburg:

Auf dem Flurstück 1096/4 befindet sich die Tankstelle Kerres. Im Vorfeld von Umbauarbeiten wurde im Jahr 2001 eine Orientierende Untersuchung im Bereich der Tanks und der Zapfsäulen durchgeführt. Als Ergebnis dieser Untersuchung wurde festgestellt, dass zwar leicht erhöhte Werte für den Parameter Mineralölkohlenwasserstoffe vorliegen (max. 190 mg/kg bei einem Stufe-1-Wert von 100 mg/kg), diese aber keine weiteren Maßnahmen erforderlich machen. Es wurde für den Aushub die abfallrechtliche Deklaration und ordnungsgemäße Entsorgung des Aushubmaterials gefordert. Der Ansicht des Gutachters hat sich auch das Wasserwirtschaftsamt Amberg angeschlossen.

Weitere Erkenntnisse liegen uns nicht vor.

Ehem. Eigenverbrauchstankstelle Danhauser, Flurnummer 1170/5:

Das Grundstück mit der Flurnummer 1170/5 der Gemarkung Nabburg ist unter der ABuDIS-Nummer 37600814 als Altstandort im Altlastenkataster erfasst.

Auf dem Grundstück befanden sich während der vorherigen Nutzung als Baustoffhandel eine Eigenverbrauchstankstelle und ein Waschplatz. Die Tankstelle wurde im Jahr 2001 nach ihrer Stilllegung rückgebaut, die Bodenverunreinigungen unter dem unterirdischen Diesel-Öltank durch MKW wurden entfernt. Für die Kontrolle des Grundwassers wurde ein Pegel eingebaut, dessen Beprobung ergab keine Auffälligkeiten; es waren keine Kohlenwasserstoffe nachweisbar. Auch bei einer erneuten Beprobung zwei Jahre später wurden keine Kohlenwasserstoffe festgestellt. Weitere Maßnahmen waren laut Wasserwirtschaftsamt Weiden nicht notwendig; der Altlastverdacht für den Pfad Boden – Gewässer war somit ausgeräumt.

Im Bereich des Wasch- bzw. Abfüllplatzes wurde eine PAK-Belastung festgestellt, die bei einer Änderung der derzeitigen Nutzung und der vorhandenen Versiegelung nochmals zu untersuchen ist. Diese Untersuchung wurde durchgeführt, dabei wurden keine Bodenverunreinigungen angetroffen, die eine Sanierung erfordern würden. Die Pfade Boden – Mensch und Boden – Nutzpflanze wurden bisher nicht abgeklärt. So lange kein Eingriff in die vorhandene Versiegelung unternommen wird, ist aus bodenschutzrechtlicher Sicht nichts veranlasst. Vor einer Nutzungsänderung sind die beiden Nutzungspfade abzuklären.

Sollte im Zuge der Baumaßnahmen die Versiegelung entfernt werden, ist sie nach Abschluss der Arbeiten wieder herzustellen.

BayWa-Tankstelle, Flurnummer 1102 der Gemarkung Nabburg:

Das Grundstück mit der Flurnummer 1102 der Gemarkung Nabburg ist unter der ABuDIS-Nummer 37600818 als Altstandort im Altlastenkataster erfasst.

Die durch den Betrieb der Tankstelle verursachten Verunreinigungen wurden im Jahr 2003 entfernt. Die Beprobung einer nach der Sanierung errichteten Grundwassermessstelle hat ergeben, dass keine weitergehenden Maßnahmen zur Tankstellensanierung erforderlich sind.

Bei den Aushubarbeiten wurden allerdings Auffüllungen mit Bauschutt, Schlacke und Hausmüll unbekannter Herkunft festgestellt. Diese Auffüllungen sind mit MKW verunreinigt.

Bahn-Gelände, Flurnummer 1710/64 der Gemarkung Nabburg:

Das Grundstück mit der Flurnummer 1710/64 der Gemarkung Nabburg ist mit vier ABuDIS-Nummern im Altlastenkataster erfasst. Die Auswirkungen der Tätigkeiten der Deutschen Bahn AG erstrecken sich bis in den südlichen Bereich der Flurnummer 1102 der Gemarkung Nabburg hinein.

Für diese Bereiche liegen Untersuchungen der Deutschen Bahn AG vor, die Ausdehnung der Verunreinigungen ist nicht bekannt. Sanierungsmaßnahmen haben bis jetzt nicht stattgefunden.

Beim Bahn-Gebäude gegenüber dem Verkehrsgarten, das im Zuge der Baumaßnahmen abgerissen wird, handelt es sich um einen ehemaligen Lokschuppen.

Der Gutachter, Herr Dr. Zerbes, hat im Auftrag der Stadt Nabburg die von der Baumaßnahme betroffenen Flächen in diesem Bereich untersuchen lassen. Dabei wurden Verunreinigungen festgestellt.

Bei Eingriffen in den Boden ist deshalb ein nach § 18 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) zugelassener Sachverständiger hinzuzuziehen.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung fand nicht statt, da kein zuständiger Vertreter anwesend war.

3. Untere Wasserbehörde

Im Bereich der Wasserwirtschaft ist das Wasserwirtschaftsamt Weiden die wesentlich berührte Fachstelle. Art. 63 Abs. 3 Satz 3 BayWG bestimmt, dass das Landesamt für Umwelt und die Wasserwirtschaftsämter die fachlichen Belange der Wasserwirtschaft in anderen Verfahren (wie z. B. im Planfeststellungsverfahren) zu vertreten haben.

Allgemein kann daher festgehalten werden, dass im Planfeststellungsverfahren keine wasserrechtlichen Bedenken bestehen, wenn die Vorgaben des am Verfahren zu beteiligenden Wasserwirtschaftsamtes Weiden berücksichtigt werden.

Aus hiesiger Sicht sind gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BayVwVfG neben der Planfeststellung andere behördliche Entscheidungen nach Landes- oder Bundesrecht, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (wie z. B. die Gewässerverlegung, § 67 Abs. 2 WHG) nicht erforderlich, da diese von der Planfeststellung der Genehmigungsbehörde konzentriert werden.

Zu beachten ist, dass im Hinblick auf die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse im Sinne des § 19 Abs. 1 WHG über das Einvernehmen der unteren Wasserbehörde des Landratsamtes Schwandorf nach § 19 Abs. 3 WHG erst entschieden werden kann, wenn dieser die gutachterlichen Stellungnahmen des Wasserwirtschaftsamtes Weiden zu dem Vorhaben vorliegen.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung fand nicht statt, da kein zuständiger Vertreter anwesend war.

4. Abfallrecht

Gegen die in den überlassenen Unterlagen dargestellte Planänderung bestehen aus abfallrechtlicher Sicht keine Einwendungen. Bedingungen und Auflagen sind aus unserer Sicht nicht veranlasst.

Bezüglich des Abbruchs der bestehenden baulichen Anlagen ist auf die Ausführungen des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz zum qualifizierten Gebäuderückbau hinzuweisen. Diese sind im Internet unter http://www.lfu.bayern.de/abfall/schadstoffratgeber_gebaeuderueckbau/arbeitshilfe/index.htm verfügbar.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung fand nicht statt, da kein zuständiger Vertreter anwesend war.

5. Immissionsschutz

Die fachliche Zuständigkeit für das im Betreff genannten Vorhaben liegt nicht beim Umweltschutzingenieur – siehe Attachment (UMS v. 31.10.2012 s. Anlage). Deswegen wird auf eine fachtechnische Stellungnahme verzichtet.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung fand nicht statt, da kein zuständiger Vertreter anwesend war.

6. Brand- und Katastrophenschutz

Gegen die Planfeststellung für das Bauvorhaben St 2040 Amberg – Nabburg – Neunburg v. W. – Beseitigung des Bahnübergangs in Nabburg – bestehen von Seiten des Brand- und Katastrophenschutzes keine Einwände.

Allerdings ist zu gewährleisten, dass während der Bauphase eine Querung der Naabachse durch Rettungs- und Einsatzfahrzeuge gegeben ist und auch die Baustellen im Notfall durch Einsatzfahrzeuge angefahren werden können.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung fand nicht statt, da kein zuständiger Vertreter anwesend war.

7. Tiefbauabteilung

Seitens der Tiefbauverwaltung werden gegen die Planänderungen der Tektur vom 27.01.2017 keine Einwände erhoben.

Auf die Stellungnahme der Tiefbauverwaltung vom 18.02.2011 wird weiterhin verwiesen.

Ergebnis der Erörterung:

siehe oben – zum Einwendungsschreiben vom Schr. v. 18.02.2011; AZ: 1.5-Tiefbauverwaltung

8. Untere Straßenverkehrsbehörde

Aus Sicht der unteren Straßenverkehrsbehörde bestehen keine Einwände.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung fand nicht statt, da kein zuständiger Vertreter anwesend war.

Ein Auszug aus der Niederschrift wird erwünscht.

**A – 13, DB Netz AG, Sandstraße 38-40, 90443 Nürnberg bzw. der DB Netz AG
DB Immobilien, Barthstraße 12, 80339 München Schreiben vom 22.11.2010
und 25.04.2017 Az: I.NVR-S Tr bzw. TÖB-MÜ-17-9242**

Erschienen sind die [REDACTED]

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010
Vorgetragen wird mit der Stellungnahme vom 22.11.2010:

...wir stimmen der Maßnahme Bauvorhaben St 2040, Amberg - Nabburg -
Neunbug vorm Wald; Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg zu.

Das Bauwerksverzeichnis ist auf Blatt 36 noch wie folgt zu korrigieren:

Für die Beseitigung des bestehenden Bahnüberganges ist unter Punkt a)
"bisheriger Eigentümer" die DB Netz AG aufzuführen und unter Punkt b)
"künftiger Eigentümer" eine Leerzeile darzustellen.

Im Anhang senden wir Ihnen die Planunterlagen zu unserer Entlastung wie-
der zurück.

Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung wird im gegenseitigen Einvernehmen nicht für erforderlich erachtet.

Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit der Stellungnahme vom 25.04.2017:

... die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Un-
ternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme zum
o. g. Verfahren.

Im Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) zuletzt geändert am
23.12.2016 (BGBl I S.1874) ist in der Anlage 1, Abschnitt 2, neue Vorhaben
unter der lfd. Nr. 16 die „ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraub-
ling (Ostkorridor Süd)“ enthalten. Umfang des Projektes sind neben der
durchgehenden Elektrifizierung auch punktuelle Spurplananpassungen zur
Fahrbarkeit der Zugzahlenprognose 2030, die absehbar auch im Raum Nab-
burg Anpassungen zur Folge haben werden. Diese neue Gesetzeslage ist in
der Planung zu berücksichtigen. Dazu ist eine innere Erdung der beiden Ei-
senbahnbrücken vorzusehen. Im Bereich der Weichen Nr. 22 und 23, die im
Bereich der Eisenbahnbrücke Bahn-km 58,671 vorhanden sind, ist für die
spätere Elektrifizierung je Seite eine Konsole für Oberleitungsmasten vorzu-
sehen. Die Randkappen sind so zu dimensionieren, dass eine spätere Nach-
rüstung von Lärmschutzwänden möglich ist. Somit ist grundsätzlich eine
Passfähigkeit zur späteren Elektrifizierung zu schaffen.

Der Bauablauf (vgl. Erläuterungsbericht Kapitel 7 der Planfeststellungsunter-
lage) ist so zu wählen, dass die Einschränkung des Eisenbahnbetriebs so

gering wie möglich sind. Hierzu ist es erforderlich, dass Arbeiten während der Nacht ausgeführt werden. In dem noch fehlenden Gutachten (vgl. Vorbemerkungen zur Tektur Abschnitt a) Punkt 2) im Hinblick auf den durch die Bauarbeiten erzeugten Lärm (Baulärm) ist dieser Sachverhalt zu berücksichtigen. Die für den Bau erforderlichen Sperrpausen sind planmäßig mit einem Vorlauf von 3 Jahren bei der DB Netz AG anzumelden.

Sollte weiterer Abstimmungsbedarf mit der DB Netz AG bestehen wenden Sie sich bitte an [REDACTED], Tel. [REDACTED], Mail: [REDACTED]

Für Rückfragen zu diesem Verfahren, die Belange der Deutschen Bahn AG betreffend, bitten wir Sie, sich an den Mitarbeiter des Kompetenzteams Bau-recht, [REDACTED], zu wenden.

Ergebnis der Erörterung:

Hinsichtlich der vorgetragenen Stellungnahmen besteht zwischen dem Vorhabensträger und der DB kein weiterer Erörterungsbedarf, da die Brücken im Zuge der Bahnlinie komplett von der DB geplant werden.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

**A – 22, Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (vormals Wehrbereichsverwaltung Süd, -ASt München, 80632 München), Referat Infra I 3, Fontainengraben 200, 53123 Bonn
Schreiben vom 24.02.2011 Az: ASt 3- 1. Süd2- T- 1322- 10 - a (1085/2010) bzw. 2. Süd2_T_0601_09 b (1132/2010) bzw. 3. Süd2_T_0602_09 b (1133/2010) und vom 07.04.2017, Az: Infra I 3 – 45-60-00 / VI-020-17-PFV**

Erschienen sind die [REDACTED] u.a.

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit der Stellungnahme vom 24.02.2011:

... obwohl die St 2040 nicht Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes ist, führt sie jedoch als einzige Straße zu der militärisch bedeutsamen Eisenbahnverladeanlage (EbVerlAnl) am Bahnhof Nabburg.

Die Verladeanlage Nabburg ist für die in Pfreimd und Oberviechtach stationierten Truppenteile von hoher Bedeutung. Neben Verlegungen und Transporten des Panzerbataillon 104 bzw. Panzergrenadierbataillon 122 wird vor allem Großgerät zur Heeresinstandsetzungslogistik, Niederlassung Pfreimd, im Eisenbahntransport befördert.

Bei der vorliegenden Planung im Bereich um die Verladeanlage / Rampe am Bahnhof Nabburg sind erhebliche Auswirkungen auf die Streitkräfte zu

erwarten, insoweit, als dass es im Zuge von Eisenbahnverladungen zu erheblichen Beeinträchtigungen wenn nicht gar zur Unmöglichkeit kommen wird.

Bei dem am 09.02.2011 u.a. mit Vertretern des Straßenbauamtes durchgeführten Ortstermin wurden dazu folgende Einzelheiten festgestellt:

- Der Abstand zwischen dem Gehweg und der Rampe ist zu klein, um Panzern eine Zufahrt zur Rampe mit der vor Ort nötigen Rangierbewegung zu ermöglichen.
- Das bisherige Verfahren bei umfangreichen Verladungen - Auffahren und Abstellen der Panzer auf der Straße vor dem Bahnhof – ist nach dem Umbau aufgrund des zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommens auf der zukünftigen St 2040 nicht mehr möglich.
- Das Be- /Entladen von Schadfahrzeugen mit Hilfe von Abschlepp- /Bergepanzern benötigt größere Rangierflächen. Aufgrund der künftig begrenzten Fläche würden sich diese Rangierfahrten im Bereich der Zufahrt zur Rampe auch auf die St 2040 ausdehnen. Dabei wäre neben der Einschränkung des Durchgangsverkehrs (Fahrzeuge und Fußgänger) auch eine übermäßig starke Beanspruchung, möglicherweise sogar Beschädigung des Straßenbelages die Folge.
- Bei Not- /Unglücksfällen im Bereich der Rampe wäre der Einsatz von Berge- /Rettungsfahrzeugen kaum möglich bzw. nur äußerst eingeschränkt und unter Inkaufnahme erheblicher Auswirkungen auf den Verkehrsraum der St 2040.
- Personen, die sich an der im Bereich der derzeitigen EbVerlAnl geplanten Bushaltestelle aufhalten, insbesondere interessierte Kinder und Jugendliche, sind dort gefährdet.
- Aufgrund der aufgezeigten Einschränkungen wäre somit in der Regel bei Verladungen von Militärfahrzeugen der Einsatz von Sicherheits- und Ordnungskräften erforderlich und die zuständige Polizeidienststelle mit Einsatzkräften über Stunden gebunden.

Aus militärischer Sicht sind daher Planungsänderungen erforderlich.

Einzelheiten, bzw. Alternativen wurden beim Ortstermin am 09.02.2011 mit dem Straßenbauamt Amberg erörtert.

Ich bitte, mich am weiteren Verfahren zu beteiligen.

Ergebnis der Erörterung:

Anwesend ist [REDACTED] von der Bundeswehr in München (Landeskommando Bayern). Die Bundeswehr verzichtet auf eine detaillierte Vortragung ihrer zwei Stellungnahmen. Sie fasst die Einwendungen kurz zusammen: Die Bundeswehr stimmt derzeit der vorhandenen Planung nicht zu. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um folgende Defizite: Die Zufahrt zur Verladerampe im Bahnhof Nabburg, die Zufahrt zum Bahnhof selbst und der Ausbau der St 2040 insbesondere beim Kreisverkehr Ost.

Kreisverkehr Ost:

Die Bundeswehr stellt keine nachträgliche Infrastrukturforderung. Sie verweist jedoch auf den abzuwickelnden Militärverkehr zum Bahnhof Nabburg insbesondere zur Verladerampe. Der Militärverkehr ist gekennzeichnet durch überbreite Fahrzeuge und Fahrzeuggewichte bis 100 Tonnen. Die Bundeswehr stellt grundsätzlich fest, dass die geplanten Fahrbahnbreiten im Wesentlichen ausreichend für den geplanten Militärverkehr sind. Hinsichtlich der Befahrbarkeit des Kreisverkehrs Ost werden Bedenken angemeldet und sie bittet bei der weiteren Detailplanung, die Befahrbarkeit des Kreisverkehrs für den Militärverkehr vorzusehen. Die daraus entstehenden evtl. Kosten wären aus Sicht der Bundeswehr nicht von ihr zu tragen, da im jetzigen Straßenzustand der Militärverkehr abgewickelt werden kann und infolge der Beseitigung des Bahnüberganges ein vergleichbarer Zustand wieder gefordert wird.

Der Vorhabensträger überprüft die Befahrbarkeit des östlichen Kreisverkehrs für den Militärverkehr. Die Bundeswehr sichert die Bereitstellung entsprechender Schleppkurven zu. Der Vorhabensträger ist zuversichtlich, hierfür eine technische Lösung vorzusehen.

Zufahrt zum Bahnhof:

Entgegen der vorliegenden Planung fordert die Bundeswehr eine Zufahrt, die für Kettenfahrzeuge geeignet ist. Diese Zufahrt sollte möglichst geradlinig befahren werden können, so dass die Kettenfahrzeuge keine Lenk- und Drehbewegungen ausführen müssen.

Der Vorhabensträger sagt eine Prüfung zu. Er weist jedoch darauf hin, dass die gewünschte Zufahrt (wie in der Anlage 1 zum Schriftsatz vom 16.04.2018 der Planfeststellungsbehörde übergeben) über Privateigentum der BayWa führen würde. Diese Fläche ist derzeit nicht zum Erwerb vorgesehen. Entsprechende Verhandlungen mit der BayWa müssten noch geführt werden. Der Vorhabensträger wird die vorgelegte technische Möglichkeit prüfen. Hinsichtlich der laufenden Grunderwerbsverhandlungen mit der BayWa, die noch nicht abgeschlossen sind, kann derzeit keine konkrete Zusage für die Benutzung der BayWa-Flächen von Seiten des Vorhabensträgers gemacht werden. Sowohl die Bundeswehr wie auch die Planfeststellungsbehörde erhalten das Ergebnis der zugesagten Prüfung.

Die derzeitige Situation für die Verladung des Militärverkehrs ist derzeit nicht optimal, und auch die künftige Situation wird problematisch gesehen.

Für die Lösung der künftigen Situation wird eine Verlegung der Verladerampe Richtung Süden vorgeschlagen. Hierzu gibt es zwei Überlegungen. Eine Variante sieht eine Verlegung um 75 m vor. Diese Variante wurde vom Vorhabensträger mit der Deutschen Bahn AG abgestimmt und von Seiten der Bahn Zustimmung signalisiert. Die Deutsche Bahn sieht diese (kurze) Verlegung als Teil der Beseitigung des Bahnüberganges an (EKrG-Vereinbarung).

Die Bundeswehr hat im Jahr 2011 einen Vorort-Termin mit dem Vorhabensträger durchgeführt und für eine Verlegung der Rampe um 150 m Richtung Süden plädiert.

Sowohl die jetzige Verladerampe als auch die Verlegungsvarianten (75 m / 250 m,) liegen außerhalb des Umgriffs der Planfeststellung.

Die an der (Rampen-)Verlegung Beteiligten, das wären im Wesentlichen die Deutsche Bahn AG als Eigentümer der Rampe und die Bundeswehr als Nutzer der Rampe sowie der Vorhabensträger versuchen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Eisenbahnkreuzungsbeseitigung eine Lösung zu finden.

Von der Bundeswehr, Landeskommando BAYERN, Ingolstädter Straße 240, 80939 München wird ein Schriftsatz vom 16.04.2018 ((FspNBw 6200-6440/-42) mit einer Anlage 1 der Planfeststellungsbehörde und dem Vorhabensträger übergeben aus dem die Vor- und Nachteile sowie deren Folgen der einzelnen Varianten hervorgehen.

Der Vorhabensträger wird die Planfeststellungsbehörde über den weiteren Verhandlungsweg informieren.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit der Stellungnahme vom 07.04.2017:

... im oben genannten Verfahren gibt die Bundeswehr bei gleichbleibender Sach- und Rechtslage folgende Stellungnahme ab:

Gegen das im Betreff genannte Vorhaben (Planfeststellung für das Bauvorhaben St 2040, Amberg-Nabburg-Neunburg vorm Wald – Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg von St. 2040_540_1,345 bis St 2040_600_0,043 – Stadt Nabburg, Markt Schwarzhofen) hat die Bundeswehr keine Bedenken.

Dem Vorhaben kann aus militärischer Sicht **nicht** zugestimmt werden.

Das Nähere entnehmen Sie bitte der nachfolgenden Begründung.

Begründung:

Der oben aufgeführte Vorgang wurde durch die Bundeswehr geprüft. Nach Auswertung der Vorgangsunterlagen aus den Jahren 2009, 2010, 2011, 2013 und 2017 und der Beteiligung betroffener Dienststellen / Behörden im Rahmen eines Ortstermins (Bezug 2) wird wie folgt Stellung genommen. Die bisherigen Stellungnahmen der Bundeswehr bleiben weiterhin gültig bzw. haben weiterhin Bestand.

Die Staatsstraße St 2040 ist im Bereich der o. a. Planfeststellung nicht Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes (MSGN).

Allerdings besteht für den geplanten Streckenverlauf der Staatsstraße St 2040 in NABBURG militärischer Bedarf als Marschstraße für Militärfahrzeuge von / zur Eisenbahnverladeanlage (EbVerlAnl) im Bahnhof NABBURG.

Mit der vorliegenden Planung „Beseitigung des Bahnüberganges in NABBURG“ werden militärische Belange / Interessen hinsichtlich der Nutzung der EbVerlAnl NABBURG in erheblichem Masse berührt, so dass gegen die Planung Einwände bestehen.

Gemäß aktueller Planung soll die Verladerampe vom bisherigen Standort um 75 m nach Süden verlegt werden. Die Zufahrtsstraße von der St 2040 und die Abstellfläche sind an diese Planung angepasst. Aus Sicht der Bundeswehr weist diese Planung jedoch Schwachstellen auf.

Deshalb wurde die Planung am 30. März 2017 vor Ort mit Vertretern des Staatlichen Bauamtes AMBERG-SULZBACH und dem Panzerbataillon 104 (PzBtl 104) nochmals erörtert.

Übereinstimmend wurde festgestellt, dass die Planungen (Stand: 2013) unerwünschte Begleiterscheinungen mit sich bringen (z.B. hohe Abgas-/Lärmemission durch rangierende Militärfahrzeuge, evtl. Rückstau auf die St 2040 auf Grund der eingeschränkten Platzverhältnisse, starke Beanspruchung der Ladestraße durch Lenk- /Drehbewegungen von Kettenfahrzeugen usw.) und daher aus hiesiger Sicht nicht favorisiert wird.

In Abstimmung mit dem PzBtl 104 wird eine dem Bedarf der Streitkräfte gerecht werdende Lösung hinsichtlich der Verlegung der Verladerampe vorgeschlagen und als Anlage 1 und 2 beigefügt.

- a. Verlegen der Verladerampe um zirka 250 m an das südliche Ende des Ladegleises (Gleis 7a, Weiche 9),
- b. Errichten einer Kopframpe (siehe Anlagen), Rampenmaße: Breite 5,50 m – Länge 10 m – Rampenauffahrt Länge zirka 10-20 m,
- c. Verladegleis: Nutzlänge 200 m,
- d. Wendepfanne vor Rampenauffahrt (Stahlbetonfläche) - Maße 25 m x 25 m bzw. Radius 12,50 m,
- e. Tragfähigkeit: 95 Tonnen,
- f. Ladestraße/Abstellfläche: Ertüchtigung/Verlängern bei derzeitiger Breite (ca. 9-10 m).

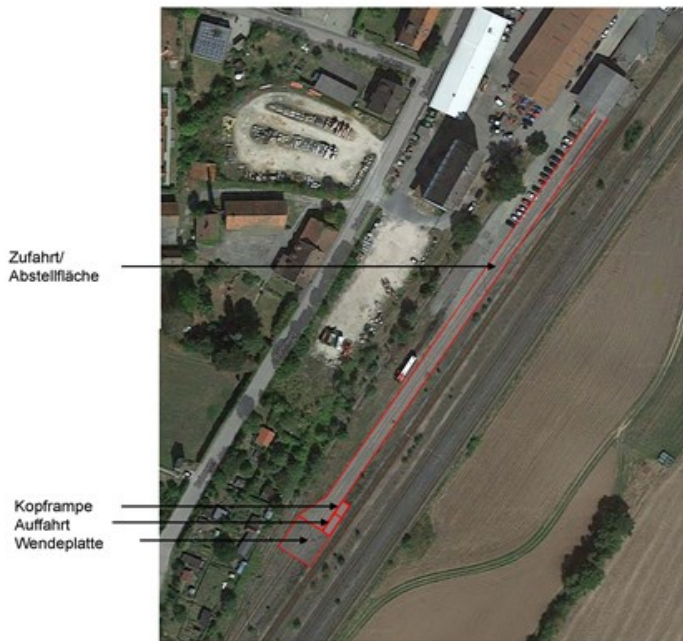
Des Weiteren wird dringend empfohlen die Zufahrt, von der St 2040 in die Eisenbahnverladeanlage so zu planen, dass ein- und ausfahrende Kettenfahrzeuge diesen Bereich der St 2040 in Geradeausfahrt passieren, um Schäden an der Asphaltdecke durch Lenk- /Drehbewegungen zu vermeiden. Die Breite der Zufahrt sollte dementsprechend angepasst sein.

Die Bundeswehr weist erneut auf den militärischen Bedarf bezüglich der Verladeanlage im Bahnhof NABBURG hin und erhebt Einspruch gegen die mit Bezug 1 vorgelegte Planung. Wie bereits beim Vororttermin am 9. Februar 2011 festgestellt, sind Maßnahmen für die Verlegung der Verladerampe für die Bundeswehr kostenneutral.

Ergebnis der Erörterung:

Auf die Erörterung zum Schreiben vom 24.02.2011 wird verwiesen. Eine nochmalige Erörterung des Sachverhalts wird im gegenseitigen Einvernehmen verzichtet.

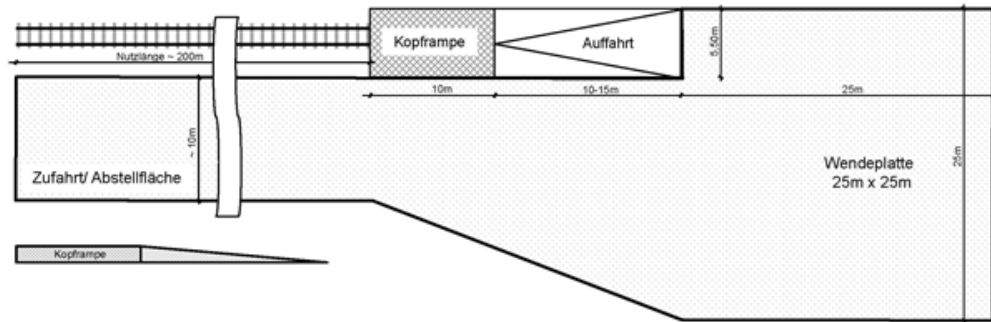
Anlagen:



Anlage 2 zu
LKdo BAYERN, Verkinfra & Wm
vom 06.03.2017

Anlage 1 zu
LKdo BAYERN, Verkinfra & Wm
vom 06.03.2017

Prinzipskizze für die Verlegung der Verladerampe am Bahnhof Nabburg



Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

Unterbrechung der Erörterung um 12.07 Uhr.

Ergebnis der Erörterungsverhandlung vom Mittwoch, 18.04.2018 für private Einwender die Ihre Einwände in individueller Form vorgetragen haben und durch Grundabtretung betroffen sind, im Sitzungssaal des Rathauses, Ebene 7, Zimmer 7.1, Oberer Markt 16 in 92507 Nabburg:

Die Erörterung wurde (mit dem Eintreffen des ersten Einwenders) um 9.00 Uhr eröffnet/ fortgesetzt.

Einwendungsführer 029

B-010 [REDACTED]

Erschienen ist [REDACTED].

Frau Elisabeth Lobinger ist zwischenzeitlich verstorben.

Der Freistaat Bayern hat das Grundstück Fl.-Nr. 548 (Garagen) erworben.

Mit Schreiben vom 13.03.2017 hat [REDACTED] die Einwände für dieses Grundstück zurückgezogen.

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 12.01.2011:

wir als Anwohner mit den Plannummern 548 (Garagen) und 558 und 558/4 Garten und Wohnhaus sind vom täglichen, unerträglichen Lärm Direktbetroffene. Genau an unserem Grundstück geht diese Straße mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von über 16 000 Autos, Tendenz steigend auf über 20 000 vorbei. Zum Vergleich, die neue Autobahn A 6 Prag - Paris liegt mit einem Verkehrsaufkommen von 12 bis 13 000 Autos weit darunter. Seit Eröffnung dieser Autobahn hat der LKW Verkehr stark zugenommen, da der überwiegende Teil dieser Fahrzeuge auf dem kürzesten Weg durch die Stadt zur Auffahrt nach Schmidgaden fährt.

Wie wir aus dem ZDF- text vom 27.8.09 und dem ARD- text vom 28.4.2010 (Ausagen der Verkehrsminister Tiefensee und Ramsauer) entnehmen können, soll der Lärmschutz in den kommenden Jahren deutlich verringert werden. (30 % bzw. 3 Dezibel) Kopien des Textes liegen bei. Interessant für uns Anwohner war die Demonstrationstafel der ABU (Organisation der aus der CSU ausgetretenen Politiker) mit der Aufschrift „ 16 000 Fahrzeuge täglich - Jetzt reicht's!“ genau das Anliegen der Betroffenen!

Oder die bei einer Bürgerversammlung gemachte Äußerung des damaligen ABU Bürgermeister Fischer „Alle Bürger, die nicht seine Meinung zur geplanten Trasse vertreten, gehören wie im Mittelalter aus der Stadt vertrieben“. (Auszug aus dem Bericht „Der Neue Tag“) Ja, wo leben wir überhaupt.

Tatsache ist, dass wir uns in unserem gesamten Wohnhaus vor einigen Jahren, Schallschutzfenster der Lärmschutzklasse 3 und 4 für über 25.000,- Euro einbauen lassen mussten. Die gesamten Rollläden wurden stark isoliert und

trotzdem können wir die LKW, welche in einer Entfernung von etwa 40 m vorbeifahren, deutlich wahrnehmen.

Ein Aufenthalt in unserem schönen Garten oder auf der Terrasse ist uns nicht mehr möglich. Wir sind gesundheitlich so stark gefährdet, haben Hinterwandinfarkt und unsere Tochter mit 39 Jahren einen schweren Schlaganfall, trotz gesündester Lebensweise, hinter uns. Jeder weiß, Verkehrslärm macht krank, schwer krank, und trotzdem geht man in Nabburg darüber hinweg, ja man interessiert sich über dieses Problem überhaupt nicht! Der Bahnübergang muss weg, die Menschen sind hier Nebensache.

Dass eine Lösung gefunden werden muss, ist uns klar. Tatsache ist aber auch, dass keine gute, bzw. bessere Alternativlösung gesucht, bzw. geplant wurde. Bei einer ersten öffentlichen Anhörung in der Nordgauhalle, vor etwa 10 Jahren, haben wir vor dem Behördenleiter H. Gläser, darauf aufmerksam gemacht. Geschehen ist nichts! Eine sinnvolle Nordumgehung mit direkter Anbindung an die A 6, an alle Schulen, Kindergärten und öffentlichen Einrichtungen, Kirche, Altstadt, Beseitigung zweier Bahn Übergänge (Haindorf und Ledermühle) wurde nicht geprüft! Die Kosten dürften bei weitem nicht so hoch sein, da Firmen und Gebäudeablösungen nicht notwendig wären, landwirtschaftlicher Grund wäre wesentlich günstiger zu erwerben. Wir behaupten, man will das bewusste politisch nicht.

Auf jedem Dorf, in jeder vom Lärm geplagten Stadt ist man bestrebt, Ruhe in die Stadt zu bekommen. Bei uns macht man genau das Gegenteil. Der Lärm kommt nicht aus der Stadt raus, sondern wird nur verlagert.

Und nun noch kurz zu unserem Grundstück mit der Plannummer 548.

Dieses Grundstück soll bis zur Garage wegen Verlagerung der Trasse abgelöst werden. Dagegen werden wir uns aus folgenden Gründen zu wehren wissen:

Die Ausfahrt von den Garagen auf eine Straße mit diesem hohen Verkehrsaufkommen ist nach Trassenänderung nicht mehr einzusehen und viel zu gefährlich. Die Erschütterungen durch den LKW Verkehr und der Panzer an der dann direkt an der Straße liegenden Garagen, wird das Mauerwerk nicht standhalten.

Warum muss man überhaupt eine Autobahn (gerade Linie) vom Kreisverkehr bis zur Bahnunterführung planen? Der Verkehrslärm wird größer, da sich die wenigsten Motorradfahrer und auch Autos an die Geschwindigkeitsbeschränkung halten. Wird von der Polizei bei den heutigen Verhältnissen so gut wie nicht überprüft.

Auch das Ein- und Ausfahren in den Kreisverkehr wird erheblich mehr Lärm und Feinstaub bringen als jetzt.

Von unserem Verwaltungsfachanwalt wissen wir auch, dass an dieser Kreuzung OVI - Neunburger Str. wo der Kreisverkehr gebaut werden soll, die zulässige Lärmgrenze heute schon weit überschritten ist.

Wie wollen Sie die Auflagen einer um 30% geringeren Lärmgrenze erfüllen?

Der größte Unsinn in den 70er Jahren war, die Autobahnzufahrt mitten durch Nabburg zu leiten, jetzt macht man den gleichen Fehler wieder.

Wie man glaubt mit den Menschen umgehen zu können, hat man bei Stuttgart 21 gesehen, hoffentlich lernt man daraus!

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erläutert, dass in den ausgelegenen Planfeststellungsunterlagen Alternativen aufgezeigt wurden. Insbesondere in der Tektur vom 27.01.2017. Ein besonderes verkehrliches Problem in Nabburg ist der intensive und hohe Binnenverkehr. Eine weiträumige Umfahrung von Nabburg führt daher zu keiner erheblichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens. Eine weiträumige Umfahrung würde zudem zu keiner Beseitigung des Bahnüberganges führen und somit erreicht sie (die weiträumige Umfahrung) nicht das Planungsziel. Der Einwand hinsichtlich der Alternativlösungen ist hiermit ausgeräumt.

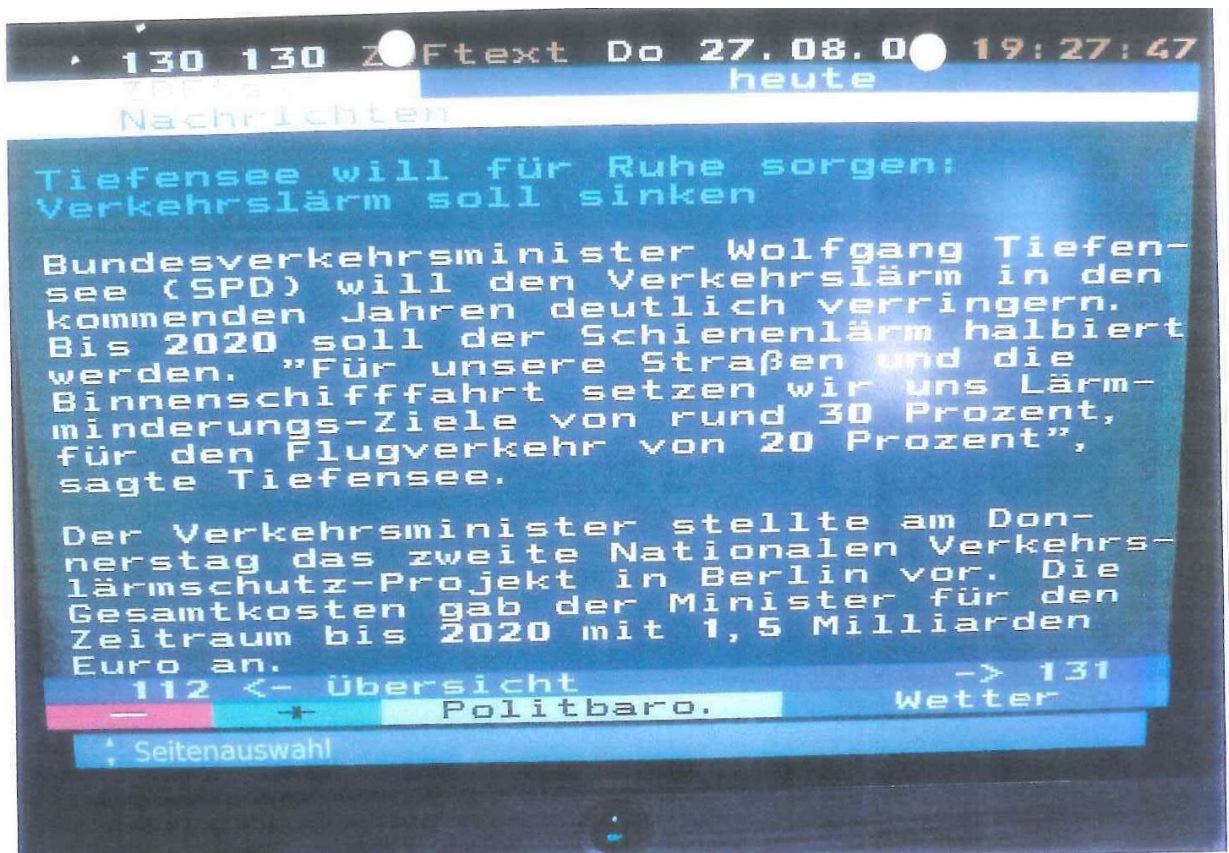
Der Einwander berichtet ferner von einer starken Lärmbelastung seines Anwesens im Naabweg Nr. 4 infolge der Oberviechtacher Straße (St 2040). Das Anwesen befindet sich in zweiter Reihe zur Oberviechtacher Straße.

Eine wesentliche Änderung des Lärms infolge des Vorhabens tritt am Anwesen des Einwenders nicht ein, da sich am näher gelegenen Anwesen Naabweg Nr. 2 (Bruder) keine Änderung des Tag- und Nachtwertes ergibt.

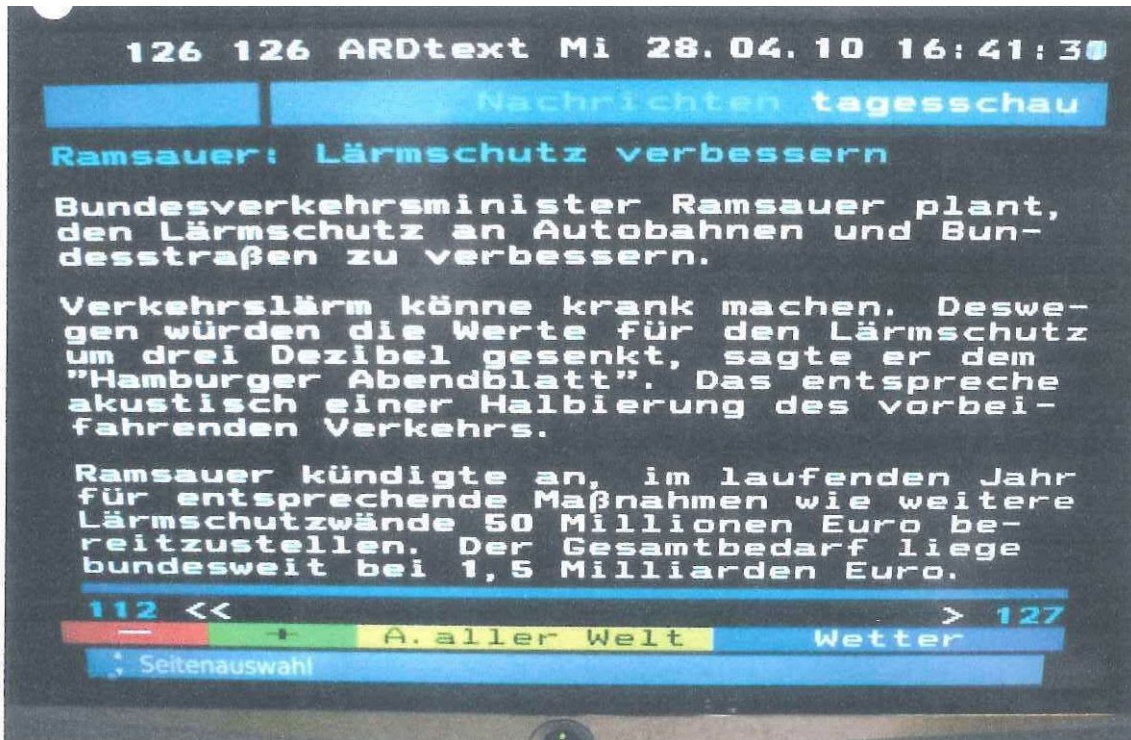
Der Einwand wird aufrechterhalten.

Anlagen:

ZDF-Text v. 18.08.2009



ARD-Text v. 28.04.2010



Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit der Stellungnahme vom 13.03.2017:

Nachdem ich mein Grundstück mit der Plannummer 548 / 83 qm und der darauf stehenden Doppelgarage mit der Beurkundung beim Notar [REDACTED] am Mittwoch, den 15. März 2017 an den Freistaat Bayern verkauft habe, ziehe ich meine Einwände für dieses Grundstück hiermit zurück.

Alle anderen Einwände mit den Flurnummer 558 und 558/4 bleiben bestehen, da sich die tägliche Lärmbelästigung (vor allem mit dem zunehmenden LKW-Verkehr) noch verschlechtert hat.

Ergebnis der Erörterung:

Auf die Erörterung zum Schreiben vom 12.01.2011 wird Bezug genommen.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.



Einwendungsführer 059

B-040

Erschienen ist [REDACTED].

Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit RA-Schreiben vom 29.03.2018 Az: SP151/18kH Sb.: RA Dr. Paternoster

... unter Vorlage einer auf uns lautenden Vollmacht in Kopie zeigen wir die anwaltliche Vertretung des [REDACTED], an.

Unser Mandant ist Eigentümer des Grundstücks Flur-Nr. 591/3, Gemarkung Nabburg. Unmittelbar vor seinem Haus soll nunmehr ausweislich der Planfeststellungsunterlagen St 2040 "Amberg- Nabburg-Neunburg vorm Wald" ein Kreisverkehr entstehen.

Dabei fällt natürlich zunächst ins Auge, dass dieser Kreisverkehr sogar durch den Garten des Grundstücks unseres Mandanten läuft. Insofern Büro Regensburg dürfte auch Ihnen bewusst sein, dass es sich hierbei um eine enteignende Maßnahme handelt. Ob von Ihrer Seite beabsichtigt ist, hier ein Enteignungsverfahren durchzuführen, ist uns nicht bekannt.

Ebenso geht mit dem Kreisverkehr eine nicht unerhebliche Lärmbelästigung einher. Während nämlich beim aktuellen Straßenverlauf die nächste Straße mindestens 21 m entfernt ist, führt der Kreisverkehr bis zu 7 m an das Wohngebäude unseres Mandanten heran, wobei sich in diesem südlichen Teilbereich des Gebäudes sowohl das Schlafzimmer, als auch der Wohn- und Essbereich befinden. Mit einer nicht hinnehmbaren Lärmbelästigung ist daher ebenso zu rechnen.

Da nunmehr bereits zur Kenntnis genommen werden musste, dass im April ein Erörterungstermin stattfindet, dürfen wir um Stellungnahme bis spätestens 04.04.2018 bitten, wie Sie die Belange unseres Mandanten im Rahmen der Planung berücksichtigt haben. Warum wurde insbesondere nicht mit unserem Mandanten über den Abkauf des Grundstücks verhandelt. Wie wird von Ihrer Seite verfahren, wenn unser Mandant nicht bereit ist, das Grundstück zu veräußern.

Wir dürfen Sie daher bitten, binnen der oben genannten Frist eine entsprechende Stellungnahme abzugeben und uns die dazugehörigen Planungsunterlagen zukommen zu lassen. Rein vorsorglich beantragen wir, uns Akteneinsicht zu gewähren, damit wir zumindest den Sachverhalt aus den Akten entnehmen können.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erläutert, dass der Vorschlag des Einwenders untersucht wurde. Bei einer Verschiebung in die gewünschte Richtung wäre der Kreisverkehr in der Verkehrsbeziehung aus der Hütgasse und dem Venediger Weg in Richtung Naab nicht mehr möglich.

Eine Verschiebung wäre nur möglich, wenn die Hütgasse und der Venediger Weg nicht mehr an den Kreisverkehr angebunden werden.

Der Einwender erläutert nochmal ausführlich seine Betroffenheit und wünscht die Prüfung der vor Ort diskutierten Alternativen.

Die nachgenannten Alternativen sind nur stichpunktartig festgehalten und ob sie realisierbar sind, ist Bestandteil der vom Vorhabensträger zugesagten Prüfung. Die prognostizierten Verkehrszahlen sind zu berücksichtigen. Im Einzelnen sind dies ein Verzicht auf den Kreisverkehr und Beibehaltung der jetzigen Situation, Verschiebung des Kreisverkehrs, Berücksichtigung der Hütgasse und des Venediger Weges als Einbahnstraße bzw. nur rückwärtige Erschließung der betroffenen Anwohner und die Errichtung einer Lichtzeichenanlage. Das Ergebnis der geprüften Alternativen ist der Planfeststellungsbehörde und dem Einwender mitzuteilen. Die Planfeststellungsbehörde wird den Einwender zu den Ergebnissen um eine Stellungnahme auffordern.

Auf Rückfrage des Einwenders berichtet der Vorhabensträger, dass der Kreisverkehr in etwa auf dem jetzigen Straßenniveau zum Liegen kommt.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Weiter wird mit Schreiben vom 24.04.2017 vorgetragen:

... der geplante Kreisverkehr verläuft vor unserer Hausfront und beansprucht in etwa die halbe Gartenfläche, Südseite (Schlafen, Wohnen und Essen).

Am 16.01.2017 habe ich vom Staatl. Bauamt AM - SUL vom geplanten Kreisverkehr, wegen anstehenden Grunderwerb, davon erfahren.

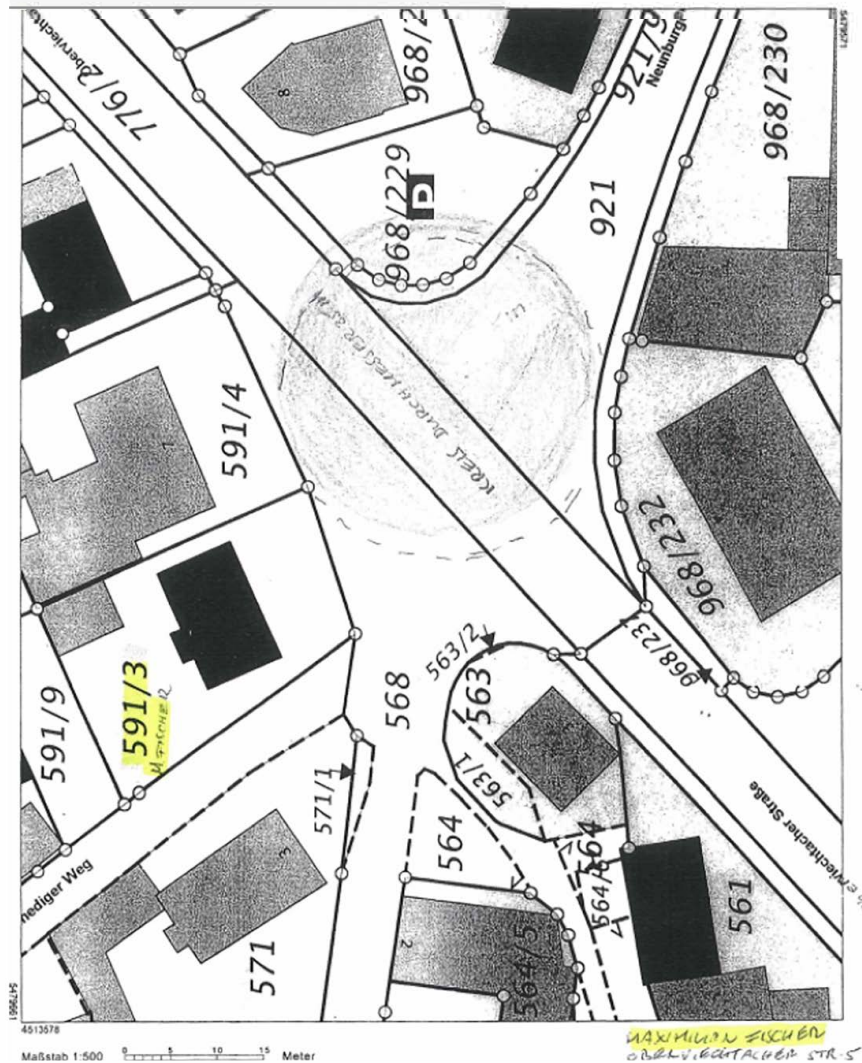
Aus dem Bauwerksplan ist ersichtlich, dass der Kreisverkehr auf unsere Seite hin verschoben ist. Betroffene Fl.-Nr. 563, 591/4 und 591/3 Anw. [REDACTED].

Die Verlegung des Kreisverkehrs in die Teilfläche Fl.-Nr. 968/229, öffentlicher Grund blieb unberücksichtigt und somit erhalten.

Mehrere private Grundstücke müssen dafür erworben werden.

Weder vom Staatl. Bauamt oder eventuell vielleicht von der Stadt wurde ich als Betroffener rechtzeitig informiert.

Anlage: (Verkleinerung als Bild) Karte mit neuer Position des Kreisverkehrs



Ergebnis der Erörterung:

Siehe Erörterung oben zum inhaltsgleichen Schreiben vom 29.03.2018.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

B-043 [REDACTED]

Erschienen sind [REDACTED] und sein Mitarbeiter [REDACTED].

Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 18.04.2017

im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Beseitigung des Bahnübergangs Nabburg und Neugestaltung Staatsstraße 2040 Ortsumfahrung

Nabburg entsprechend der Tektur vom 27.01.2017 machen wir, insbesondere betreffend unsere Grundstücke Flurnummer 1178 und 1178/A, hiermit nachfolgende Einwände geltend:

Unsere Grundstücke und das darauf befindliche Gebäude sind hier in für uns nicht akzeptabler Weise betroffen. Die Nutzungsmöglichkeiten für Grundstück und Gebäude würden dadurch massiv beeinträchtigt. Der hier vorgesehene Rückbau eines Teils des Gebäudes ist in vielerlei Hinsicht nicht durchführbar.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erläutert ausführlich die Betroffenheit des Einwenders auch hinsichtlich eines Beweissicherungsverfahrens auf Kosten des Vorhabensträgers, die evtl. Rückverankerungen, die Notwendigkeit des zusätzlichen Längsweges, der durch die Tektur hinzugekommen ist (Forderung der Deutschen Bahn AG: Erreichbarkeit der Brücke, Wartung des GW-Dückers) sowie die Grundabtretung.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

Einwendungsführer 053

B-044 [REDACTED]

Erschienen ist [REDACTED]

Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 19.04.2017

... gegen die o.g. Planfeststellung lege ich hiermit meinen Einwand ein. Ich bin Anlieger am Ende der Baumaßnahme im Kreuzungsbereich Oberviechtacher Straße – Neunburger Straße. Die Liegenschaft ist die Oberviechtacher Str. 7 in 92507 Nabburg, Flurstücknummer 591/4 Gemarkung Nabburg. Das vorgenannte Anwesen ist ein Vermietungsobjekt und unterliegt somit wirtschaftlichen Aspekten, die zu nachfolgend genannten Interessenkonflikten mit der Ausführung des geplanten Bauvorhabens führen.

1) Zufahrt zu den Parkflächen und zum Grundstück

Bei der jetzigen Planung sind die vorhandenen Parkflächen nicht mehr so zugänglich wie jetzt. Als Folge daraus ergibt sich eine wesentlich schlechtere Vermietbarkeit der Gewerbe- und Mietwohnungsflächen. Der daraus resultierende Schaden ist erheblich und so nicht zu akzeptieren. Hier fordere Sie auf, nach akzeptablen Lösungen zu suchen, um Schadensund Regressansprüche abzuwenden.

Die planerische Zufahrt zum Grundstück erfolgt jetzt über den Kreisverkehr, das ein erhebliches Gefahrenpotential für Fußgänger, Anlieger und den sonstigen Verkehr bedeutet. Ich fordere Sie auf die vor genannten Gefahrenstellen zu beachten und auf ein Minimum zu begrenzen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Einwander ist in ähnlicher Weise betroffen wie der Einwander [REDACTED] (Code B-040). Das Bauamt unterbreitet für die wegfallenden drei Parkplätze einen Ausgleich auf der gegenüberliegenden Fläche der Stadt Nabburg (drei Parkplätze).

Der Einwand wird aufrechterhalten.

2) Ausbau des Kreises in nord-westlicher Richtung (Grundstückseinschnitt)

Durch den Einschnitt in das Grundstück in nord-westlicher Richtung sind nach der Baumaßnahme mindestens zwei Parkflächen nicht mehr nutzbar. Die daraus entstehenden Probleme sind wie folgt zu beschreiben:

Die Parkflächen werden durch die Mieter des Gebäudes genutzt und sind für die Gewerbeinheit wettbewerbsvorteilhaft. Dadurch entsteht eine wesentlich bessere und wirtschaftlichere Vermietbarkeit. Dieser Vorteil würde entfallen und ein finanzieller und wirtschaftlicher Schaden entsteht der Schadensersatzforderungen zur Folge hätte.

Als zweiter Punkt ist anzuführen, dass die Parkflächen für eventuell spätere Umbaumaßnahmen am Gebäude als Nachweis ausreichend vorhandener Parkflächen benötigt werden. Dieser Nachweis ist bei jeder genehmigungspflichtigen Baumaßnahme verpflichtend. Sollte der Nachweis nicht erbracht werden können, so ist dies mit erheblichen Kosten verbunden.

Ich diesem Punkt bestehe darauf, dass auf dem Grundstück, oder in unmittelbarer Nähe die dann fehlenden Parkflächen neu geschaffen (z.B. durch Umbau der jetzigen Parkflächen) werden. Es ist auch möglich die Parkflächen durch Parkflächen in unmittelbarer Nähe (gegenüberliegende Straßenseite) zu ersetzen.

Ergebnis der Erörterung:

Die Zufahrt zum Grundstück könnte durch ein geringfügiges Einkürzen des Fahrbahnteilers, so der Vorhabensträger, in beide Fahrtbeziehungen ermöglicht werden. Der Vorhabensträger sichert eine entsprechende Berücksichtigung in der Planung zu.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

3) Drainagesickerschacht im Grundstückseinschnitt

Im Grundstückseinschnitt in nord-westlicher Richtung befinden sich zwei Drainageschächte als Sickerschächte. Diese müssen im Zuge der Baumaßnahme wiederhergestellt und angeschlossen werden.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger sichert im Falle einer Realisierung der Maßnahme die notwendigen Anpassungsarbeiten an den Drainagesickerschächten zu. Die Funktionsfähigkeit wird wieder hergestellt und die dadurch entstehenden Kosten vom Vorhabensträger getragen. Der Unterhalt bleibt unverändert.

4) Erschütterungen durch Verlegung der Verkehrsachse

Durch den Bau des Kreisverkehrs wird der Verkehr nachweislich näher an das Gebäude Oberviechtacher Straße 7 herangeführt. Dies führt zwangsläufig zu mehr Erschütterungen und Vibrationen am Gebäude z.B. durch Schwerlastverkehr. Die Erschütterungen entstehen beim Anfahren und Abbremsen in der Ein- bzw. Ausfahrtzone des Kreisverkehrs. Hiermit fordere ich Sie auf, bei der Planung und Ausführung, entsprechende entkoppelnde Maßnahmen im horizontalen als auch im vertikalen Bereich zu planen, auszuführen und zu dokumentieren.

Wird der Verkehr näher an das Gebäude herangeführt entstehen zwangsläufig größere Erschütterungsbelastungen, daraus folgt eine erhöhte Belastung der bestehenden Mieteinheiten und des Gebäudes an sich. Woraus folgt, dass sich wieder eine schlechtere Vermietbarkeit ergibt und hier wiederum ein wirtschaftlicher Schaden entsteht. Ebenso sind Gebäudeschäden aufgrund der Erschütterungen nicht auszuschließen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger sieht in erster Linie eine Erschütterungsproblematik während der Bauzeit und bietet dem Einwender an, den jetzigen Zustand durch ein Beweissicherungsverfahren auf seine Kosten zu dokumentieren und dadurch entstehende Schäden wieder zu beseitigen bzw. zu entschädigen. Die Beweissicherung erfolgt anhand der anerkannten Regeln der Technik (DIN-Werte etc.)

Der Einwand ist ausgeräumt.

5) Lärmschutz

Durch die Verlegung des Kreisverkehrs in das Grundstück, wird der Verkehr näher an das Grundstück herangeführt. Lärmschutzmaßnahmen sind nur im Bereich der nachbarschaftlichen Anwesen vorgesehen. Durch die neue Verkehrsführung kommt der erschütterungs- und lärmverursachende Verkehr wesentlich näher an das Anwesen. Zusätzlich befindet sich das Gebäude in der Ein- und Ausfahrtzone des Kreisverkehrs, wodurch nochmals höhere Belastungen durch Lärm- und Erschütterungen entstehen.

Ich zweifle hiermit die Ordnungsmäßigkeit des Lärmschutzgutachtens an und fordere eine entsprechende Prüfung. Es wurde nur anhand von Lärmberechnungen geprüft, Feldmessungen haben nicht stattgefunden. Das entspricht nicht der Realität und muss unter Feldbedingungen wiederholt, dokumentiert und gegebenenfalls geändert werden. Ebenso sind die in Zukunft geänderten Rahmenbedingungen (Verlegung der Verkehrsachse) zu beachten.

Nach der Fertigstellung der innerörtlichen Umgehung ist mit einer entsprechenden Steigerung des Verkehrsaufkommens zu rechnen, insbesondere des Schwerlastverkehrs. Dadurch werden nochmals höhere Lärm- und Erschütterungsbelastungen entstehen. Ich fordere Sie auf, geeignete schützende städtebaulich ansprechende Maßnahmen zu planen und durchzuführen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erläutert, dass die schalltechnischen Berechnungen und die Berechnungsverfahren selbst wie auch die Grenzwerte gesetzlich geregelt sind (16. BImSchV). Bei der Berechnung wurde die Verkehrszusammensetzung, insbesondere Schwerverkehr, Lkw etc. berücksichtigt. Die Prognose wurde für das Jahr 2030 berechnet. Gegenüber dem Istzustand ergibt sich im Jahr 2030 eine Erhöhung um gerundet 1,0 dB(A). Die Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung nach der gesetzlichen Regelung, die Lärmschutz veranlassen würden, sind nicht gegeben.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers ausgeräumt.

6) Sonstiges

Es wurde ebenso nicht bedacht, dass der Bahnhof Nabburg als Panzerverlade- und -entlade- stelle für die umliegenden Kasernen in Betrieb bleibt. Anhand von sich derzeit entwickelnden politischen Ereignissen kann es durchaus sein, dass dieser Verkehr in absehbarer Zeit erheblich zunehmen wird. Dies hat zur Folge, dass auch wieder mehr Militärfahrzeuge am Bahnhof Nabburg verladen werden. Als ehemaliger Anwohner ist mir durchaus bekannt, dass diese Verladungen immer von 22.00 Uhr - 05.00 Uhr erfolgen.

Hat sich von der planenden Seite mal schon jemand Gedanken darüber gemacht, wie man ca. 50 Kettenfahrzeuge (1 Bataillon) nachts um 2.00 Uhr über einen Kreisverkehr schickt, welchen Lärm das verursacht und wie lange so etwas dauert? Solche Probleme sollten von den Planungsinstanzen vorab berücksichtigt werden.

Auch hier entstehen zum wiederholten Male Einbußen in Vermietung und Vermarktung. Der Standort wird durch die Baumaßnahme deutlich abgewertet. Die Abwertung wird zwangsläufig zu Schadenersatzansprüchen führen, wenn keine akzeptablen Lösungsvorschläge aufgezeigt werden.

Es besteht jedoch die Möglichkeit dies durch entsprechende Maßnahmen während der Ausführung zu verhindern, z.B. durch den Einbau eines lärm-mindernden Fahrbahnbelags (Splittmastixasphalts). Ebenso kann man auch entsprechend regulierende verkehrstechnische Maßnahmen ergreifen, um die vorgegebenen Ziele zum Teil zu erreichen.

Dies sind derzeit meine dringendsten Einwände gegen das geplante Bauvorhaben. Dies heißt jedoch nicht, dass ich mich gegen das Vorhaben stelle. Ich fordere lediglich dass die Belange der betroffenen Anrainer entsprechend berücksichtigt werden. Aufkommende Zweifel und Bedenken der Anlieger sollten individuell gehört und gemeinsam gelöst werden.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erläutert, dass der Militärverkehr zur Verladestation am Bahnhof jetzt wie auch künftig stattfinden wird. Die Benutzung der Straße im Rahmen der gesetzlichen Regelungen ist jedem Verkehrsteilnehmer insbesondere auch der Bundeswehr gestattet. Die Ausgestaltung der Fahrbahnbeläge berücksichtigt grundsätzlich die Befahrbarkeit durch die Bundeswehr. Auf eine Aufpflasterung im Kreisinnenbereich wird von Seiten des Vorhabensträgers auf freiwilliger Basis verzichtet. Somit ist eine gewisse Reduzierung des Verkehrslärms zu erwarten.

Entschädigungsfragen, die angeführt sind, sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

Einwendungsführer 102

B-102 [REDACTED]

Erschienen ist [REDACTED] und ihr Beistand [REDACTED].

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 18.11.2011

Ich bin Eigentümerin des von mir zu Wohn- und Berufszwecken genutzten Grundstücks Fl.-Nr. 1626/15, sowie Miteigentümerin des Grundstücks Fl.-Nr. 1626/14 in Nabburg. Ich erhebe Einwendungen gegen den geplanten Neubau der Staatsstraße 2040.

1. Ich erhebe Einspruch gegen die vorgesehene Ausbildung des Kreisverkehrs West;

die Planung weicht unter mehreren Aspekten vom üblichen Standard des Entwurfs kleiner Kreisverkehre ab und ist in der Gesamtplanung nicht durchdacht. Nach den vorliegenden Angaben zur verkehrlichen und örtlichen Situation sind für die Abweichungen keine zwingenden Erfordernisse ersichtlich.

- a) Der Durchmesser des Kreisverkehrs West übersteigt mit geplanten 38 Meter den Mindestwert von 26 Metern für innerörtliche kleine Kreisverkehre gemäß FGSV-Merkblatt, sowie den Regelwert von 30-35 Metern erheblich.

Nach dem FGSV-Merkblatt (Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, aktuelle Ausgabe - 2006) ist bei der hier festgestellten und prognostizierten Verkehrsstärke bereits ein Minikreislauf ausreichend.

„Gesamtverkehrsstärken (Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten) bis zu 12000 Kfz/24 h können bei Minikreisverkehren problemlos und mit geringen Wartezeiten abgewickelt werden“(a. a. 0, Nr. 1.4.2.; S.7); der Mindestwert des Außendurchmessers bei Minikreisverkehren beträgt 13 m, die Obergrenze 22 m (Tabelle 1, Nr. 3.2, S.14). Bei der schalltechnischen Berechnung (s. Unterlage 4.1.) wird für den Kreisverkehr West eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 3930 Kfz (DTV 2025) angenommen.

Völlig unverständlich ist, dass bei der Planung des Kreisverkehrs Ost der Außendurchmesser geringer (35 m) ist, als der des KV West, obwohl beim KV Ost eine wesentlich höhere Verkehrsstärke gezählt und prognostiziert wurde (Unterlage 4.1. Schalltechn. Ber. ->6800 Kfz/24h – DTV 2025).

- b) Bei einem Durchmesser von 38 m ist nach dem Merkblatt eine Kreisfahrbahnbreite von 6,25 - 6,50 m ausreichend. Auch hier liegt die im Entwurf vorgesehene Breite von „mindestens 7,50 m“ (s. Seite 7 Erläuterungsbericht) deutlich darüber.
- c) Der Gehsteig folgt nicht der Kreisfahrbahn (wie z.B. beim Kreisel Ost), sondern verläuft schräg zum Kreisel; dadurch wird unnötig viel Fläche von Anliegergrundstücken benötigt. Außerdem ist nach den ausgelegten Planunterlagen (genaue Maßangaben wurden nicht veröffentlicht!) der am KV West geplante Gehsteig anscheinend, aus unerfindlichen Gründen, breiter als der beim KV Ost.

Unerklärlich ist auch, warum der Gehsteig entlang meiner Grundstücke im weiteren Verlauf der Diepoldstraße in voller Breite weitergeplant wurde, dann aber, wie bisher vor dem Nachbargrundstück (Fl. Nr. 1626/3) ausläuft. Fußgänger werden entweder gezwungen die Fahrbahn ohne Übergang zu überqueren oder auf der Fahrbahn weiterzugehen. Bei dem hohen, nach Abschluss der Baumaßnahme noch erheblich steigenden Verkehrsaufkommen, ist dies eine unzumutbare Gefährdung der Fußgänger!

- d) Unverständlich ist, warum der Parkplatz des DISKA- Verbrauchermarktes schützenswerter ist, als meine Immobilie. Der KV West wurde so geplant, dass hiervon keine Fläche benötigt wird, obwohl die Parkplätze nicht einmal in Spitzenzeiten und trotz unerlaubter Fremdarker voll belegt sind,
- e) Es stellt sich die Frage, warum der KV West nicht zum Schutze der umliegenden Wohnbebauung und der eingewachsenen Grünflächen in Richtung DISKA-Markt (=Discounter der EDEKA) verschoben geplant wird, zumal dieses Gebäude in absehbarer Zeit voraussichtlich ein Leerstand wird, da EDEKA beabsichtigt neu und wesentlich größer an der neuen Straße zu bauen.
- f) Durch die Überdimensionierung des Kreisels und der gesamten Trasse wird eine besonders attraktive Abkürzung für den Schwerlastverkehr

von der A 93 zur A 6 geschaffen (Lkw-Maut-Ausweichverkehre).

Dies führt, neben dem allgemeinen Effekt, dass neue, gut ausgebaute Straßen mehr Verkehr an sich ziehen und dem Näherrücken der Straße an mein Wohnhaus, zu einer erheblichen und unzumutbaren Zunahme des Lärms, der Luftverschmutzung, von Erschütterungen und Gestank, auch verstärkt während der Nachtzeiten. Nach dem Bebauungsplanentwurf der Stadt Nabburg ist zwar beabsichtigt im Gewerbegebiet (!) nachts LKW-Verkehr auszuschließen nicht aber in den schützenswerteren Mischgebieten.

- g) Durch die Ableitung des Oberflächenwassers der Fahrbahn und Gehwege in das städtische Kanalnetz (Erläuterungsbericht S. 38) sind erhebliche Nachteile für die Anlieger zu erwarten. Das vorhandene, veraltete Kanalnetz erscheint nicht ausreichend für die zusätzliche versiegelte Fläche zu sein. Dies wird dadurch belegt, da es in der Vergangenheit innerhalb der Entsorgungsleitung meines Grundstücks bereits mehrfach einen Rückstau gab, ausgehend von der Kanalisation der Diepoldstraße, der auf meine Kosten von einer Spezialfirma beseitigt werden musste.
- h) Die Notwendigkeit der Verbreiterung der derzeitigen Staatsstraße (Regensburger Straße vom geplanten Kreisel stadteinwärts führend) ist nicht ersichtlich. Neben weiterer Versiegelung, wird in unnötiger Weise Anliegergrundstücksfläche benötigt; Auch hier wird mein Wohnhaus durch das Näherrücken des Verkehrs und Entfernung des abschirmenden eingewachsenen Grünbewuchs (Immergrüne Hecke und zwei ca. 10 bis 15 Meter hohe ausladende Fichten) unzumutbar durch Lärm, Schmutz, Gestank und Erschütterungen belastet.

2. Ich erhebe Einspruch gegen die geplante Trassenvariante, ...

... da im Planfeststellungsverfahren keine seriöse planerisch haltbare Variantenprüfung stattgefunden hat; insbesondere wurden die Ortsumgehungsvarianten im Norden und Süden Nabburgs nicht ausreichend geprüft und gewürdigt. Auch die Möglichkeit einer Absenkung der Bahnlinie wurde nicht geprüft.

Die als vorzugswürdige Alternative erkannte Trassierung rüge ich als unzureichend geprüft und abwägungsfehlerhaft. Ich fordere die Prüfung verträglicher Alternativen.

- a) Der angeblich erreichbare Entlastungseffekt durch Beseitigung des Bahnüberganges ist mehr als fragwürdig, da mit der geplanten Variante zwei neue Nadelöhre geschaffen werden.

Zur Abwicklung der Verkehrsströme ist die Errichtung einer Lichtzeichenanlage in der Austraße notwendig (siehe S.14 des Erläuterungsberichtes); somit kommt es lediglich zu einer Verlagerung der Verkehrsstauungen.

Die Bahnlinie Hof -Regensburg soll durch ein Trogbauwerk unterquert werden. Bei einem Wassereinstau, Bauwerksproblemen oder sonstigen Unglücken ist die nächste Möglichkeit zur Querung der Bahn und Naab

erst wieder in einer Entfernung von 10 bis 15 Kilometern (Krankenwagenstützpunkt befindet sich auf der Ostseite!!). Die Ausführungen im Erläuterungsbericht, wonach ein Auftrieb des Bauwerkes und ein Einstau erst bei einem Jahrhunderthochwasser möglich sein sollen, werden angezweifelt. Außerdem zeigt es sich aufgrund der immer extremeren Wetterlage in den letzten Jahren und auch der aktuellen Überschwemmungen in Nabburg (u. a. bis zur Austraße), dass sogenannte "Jahrhundert"-Ereignisse beinahe die Regel sind.

- b) Dieses überdimensionierte Straßenprojekt mit einer ca. 6000 m² großen neuversiegelten Fläche führt zu einer massiven und unerträglichen Betroffenheit großer Teile der Wohnbevölkerung und vieler ortsansässiger Geschäftsinhaber. Die geplante Trassierung hat die Beruhigung der bisherigen Hauptgeschäftsstraße sowie die massive Belegung von überwiegend zu Wohnzwecken genutzten Straßenabschnitten zur Folge. Die historisch gewachsenen Strukturen in der Regensburger Str. und der Georgenstr. finden keine Berücksichtigung. Vielmehr ist eine völlige strukturelle Umgestaltung ohne Beachtung jeglicher Anliegerinteressen geplant.
- c) Mittelbare Folgen der neuen Straße sind nachfolgende Planungen mit weiterer Verschlechterung der Wohnsituation (z. B. geplanter Edeka-Markt in der Regensburger Straße. Auf einem bisherigen Wiesen- und Gartengrundstücken ist der Bau eines überdimensionierten Einkaufszentrums geplant. Dadurch entstehen weitere bekannte negativen Folgen für die umliegende schon durch den Straßenneubau unerträglich belastete Wohnbebauung. Gleichzeitig sind weitere Verschlechterungen für die ansässigen kleinen Geschäfte und neue Leerstände vorprogrammiert.)
- d) Durch die zusätzliche Versiegelung besteht die Gefahr der Beeinträchtigung von Grundwasser.
- e) Ich erhebe Einspruch gegen die vorgesehene Bauweise. Aufgrund des Anstieges der Verkehrsbelastung fordere ich den Einsatz einer lärmreduzierenden Asphaltdeckschicht nach dem Stand der Technik.
- f) Dieses fragwürdige Projekt hat hohe negative Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte, nicht zuletzt durch die Kosten für die Instandhaltung der notwendigen Bauwerke. Es ist damit eine eklatante Verschwendung von Steuergeldern.
- g) Ich erhebe Einspruch gegen die generelle Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, bei dem die rechtlichen Voraussetzungen des Grunderwerbs nicht annähernd geklärt sind. Es ist allgemein bekannt, dass zahlreiche Grundstückseigentümer es strikt ablehnen Flächen für diese Baumaßnahme zu veräußern. Bisher wurden mit den Betroffenen in dieser Frage noch keine Gespräche geführt.
- h) Ich erhebe Einspruch gegen die Rückstufung der St 2240 alt bevor dringend erforderliche Sanierungsmaßnahmen von Seiten des Straßenbauamtes ausgeführt wurden.

3. Durch die völlig verfehlte Planung des KV West und der gesamten Trasse werde ich schwer und unerträglich in meinen Rechten betroffen.

Der Wohn-, Berufsausübungs- und Immobilienwert meines Hauses und meiner Grundstücke wird erheblich und unzumutbar gemindert. Das Haus wird für Wohnzwecke nur noch stark eingeschränkt nutzbar sein; gerade die Süd-Ost und Süd-West Seiten des Hauses werden besonders belastet; auch meine Berufsausübung wird unzumutbar behindert; ich arbeite als Volljuristin auf einem Teleheimarbeitsplatz für ein Großunternehmen. Das Arbeitszimmer mit der dafür notwendigen Verkabelung befindet sich auf der dem Kreisverkehr nächstliegenden Südwest-Seite des Hauses. Konzentriertes Arbeiten wird durch die Lärmintensität stark erschwert, oder unmöglich; hinzukommen unerträglicher Gestank und Schmutz, falls zu Lüftungszwecken Fenster geöffnet werden, Diese Umstände, verbunden mit dem hohen Anstieg der Schadstoffe führen zudem zu einer erheblichen gesundheitlichen Belastung.

Eine gewerbliche Fremdnutzung ist durch die Minimierung des Grundstücks ebenso unrealistisch. Ein Verkauf der Immobilie ist, wenn überhaupt, nur mit erheblichem Wertverlust möglich.

Die Erholungsfunktion meines Gartens wird völlig zerstört, da hiervon für den geplanten KV West erhebliche Fläche benötigt wird und aller von der Straße abschirmender, schallreflektierender eingewachsener Grünbewuchs (ökologisch wertvolle Obstbaumhecke, sonstige Bäume und Sträucher, Kletterrosen usw.) gerodet werden muss. Das intakte Ökosystem meines Gartens wird zerstört. Derzeit brüten mehr als 10 Vogelarten in meinem Garten (darunter z.B. Buntspecht und Mauersegler), es leben hier diverse Kleinlebewesen (z.B. Libellen, Glühwürmchen usw.), 7 verschiedene Schmetterlingsarten (schmetterlingsfreundliche Bepflanzung), Kröten, Igel, Eichhörnchen, verschiedene Mausarten und Steinmarder.

4. Aus den dargestellten Gründen

- erhebe ich Einspruch gegen die Inanspruchnahme von Teilflächen meiner Grundstücke
- rüge ich das Fehlen einer Interessenabwägung, bzw. die Fehlgewichtung meiner schützenswerten Interessen.

5. Ich rüge ferner das unerträgliche, wiederholte und ungleiche Betroffensein meiner Grundstücke ...

... durch Straßenbaumaßnahmen. Bereits beim Bau der Diepoldstraße mussten erhebliche Flächen der Grundstücke abgetreten werden. Insgesamt wird damit das Grundstück Fl.-Nr. 1626/15 auf ca. die Hälfte der ursprünglichen Größe reduziert.

6. Ich erhebe Einspruch gegen die schalltechnischen Berechnungen

- a) Bei der Berechnung des Mittelungspegels des Abschnitts „ Kreisverkehr West“, wurde eine falsch errechnete Größe zugrunde gelegt. Die DTV (2025) wurde mit 3930 Kfz/24 h angesetzt, also mit der Hälfte der DTV

(2025) des Abschnitts „Bau-km 0+000 - 0+103". Richtiger Weise errechnet sich die Verkehrsstärke eines Kreisverkehrs aus der Summe des zuführenden Verkehrs aus allen Zufahrten (also auch DTV (2025) / 2 Diepoldstraße u.s.w.).

- b) Bei der DTV (2025) wurde die starke Zunahme des LKW-Verkehrs nicht berücksichtigt. Durch die, nach dem Neubau, breite, kurvenarme und schnelle Trasse wird der LKW-Verkehr von der A 93 zur A 6 und umgekehrt stark ansteigen.
- c) Der in der Unterlage 4.4 „Ergebnistabelle - Beurteilungspegel" bei meinem Haus (Nr. 80) eingetragene Wert „s" (Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort) ist nicht nachvollziehbar.
- d) Nicht ersichtlich ist, ob bei der Berechnung des Beurteilungspegels Nr. 80 alle Emissionsorte berücksichtigt wurden (Kreisverkehr, Regensburger Str. alt, neue Staatsstraße, Diepoldstraße).
- e) Der Mitteilungspegel wurde nicht um einen Zuschlag wegen der zusätzlichen Störwirkung durch den, Kreisverkehr bedingt, haltenden und anfahrenenden, sowie im Kreis und in den abgeleiteten Straßen beschleunigenden Verkehr erhöht.
- f) Der Höhenanstieg in der Diepoldstraße wurde nicht berücksichtigt.

Die Einhaltung der Grenzwerte gemäß der 16. BImSchV ist deshalb erneut unter Einbeziehung der genannten Einflüsse zu überprüfen.

Schwer nachvollziehbar und völlig unverständlich ist, dass nach dem Erläuterungsbericht in Verbindung mit der schalltechnischen Untersuchung die „lärmphysiologisch und medizinisch zumutbaren" Grenzwerte bei meinem Wohnhaus nicht überschritten werden. Gleichzeitig werden im Bebauungsplanentwurf der Stadt Nabburg auf Grundlage der gleichen schalltechnischen Untersuchung für mein Grundstück passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt " um gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten".

7. Ich erhebe Einspruch gegen die Berechnung der Luftschadstoffimmissionen, ...

... da falsche Größen zugrunde gelegt und belastende Faktoren nicht berücksichtigt wurden (s. oben Nr. 6, schalltechn. Berechnungen-).

8. Ich erhebe Einspruch gegen die landschaftspflegerische Untersuchung.

Wie vom Gutachter im Erläuterungsbericht selbst ausgeführt, basiert die Untersuchung hauptsächlich auf Angaben „örtlicher Experten", nicht auf eigene Erkenntnisse „aufgrund der geringen naturschutzfachlichen Bedeutung". Wäre der Gutachter nicht mit einer vorgefassten Meinung an die „Untersuchung" herangegangen und hätte er sich die Mühe gemacht eigene fachliche Erkenntnisse zu gewinnen, hätte er unschwer erkennen können und müssen, dass es sich bei meinem Garten nicht um einen „relativ naturfern ausgeprägten Privatgarten mit hohem Nadelgehölzanteil " handelt (siehe S. 8 Erläuterungsbericht LBP, Konfliktabschnitt 1). Genauso grundlegend falsch ist die Behauptung, dass im gesamten Konfliktabschnitt 1 „ca. 14 Gehölze" zu beseitigen wären (a. a. O., S.16). Alleine in meinem Garten müssen der geplanten Maßnahme 10 wertvolle alte Obstbäume (keine „gekappten

Hochstämme"), 3 Nadelbäume (Höhe bis zu ca. 15 Meter), 4 mehrere Meter hohe laubabwerfende Ziersträucher, diverse Kleinsträucher, sowie 30 ca. 10 Jahre alte Heckenpflanzen zum Opfer fallen.

Im Übrigen behalte ich mir vor, mit weiterem Kenntnisstand meinen Einspruch zu ergänzen und zu erweitern.

Ergebnis der Erörterung:

Im Einvernehmen mit dem Einwender wird das Schreiben vom 18.01.2011 nicht explizit erörtert, da es inhaltlich im Schreiben vom 24.04.2017 enthalten ist, sofern nachfolgend nicht etwas anderes festgehalten wird.

Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 24.04.2017

Ich bin Eigentümerin des Grundstücks Fl.-Nr. 1626/15, sowie Miteigentümerin des Grundstücks Fl.-Nr. 1626/14 in Nabburg. Ich erhebe Einwendungen gegen den geplanten Neubau der Staatsstraße 2040.

1. Ich erhebe Einspruch gegen die vorgesehene Ausbildung des Kreisverkehrs West

- a) Der Durchmesser des Kreisverkehrs West übersteigt mit geplanten 38 Metern den Mindestwert von 26 Metern für innerörtliche kleine Kreisverkehre gemäß FGSV-Merkblatt, sowie den Regelwert von 30-35 Metern erheblich. Nach dem FGSV-Merkblatt (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, aktuelle Ausgabe - 2006-) werden Kreisverkehre, in Abhängigkeit von ihrer Größe, in verschiedene Typen eingeteilt, nämlich in Minikreisverkehre, kleine Kreisverkehre und in zweistreifig befahrbare Kreisverkehre.

- aa) Bei der vorliegenden Planung wurde ein sog. Kleiner Kreisverkehr vorgesehen. Dabei wurde, der Mindestwert des Außendurchmessers für kleine Kreisverkehre, der lt. Merkblatt 26 Meter beträgt und auch der Regelwert von 30 - 35 Meter, der auch für die Verknüpfung von fünf Knotenpunktarmen gilt, ohne Notwendigkeit, mit den vorgesehenen 38 Metern erheblich überschritten.

- bb) Bei der hier festgestellten und prognostizierten Verkehrsstärke wäre bereits ein Minikreislauf ausreichend. „Gesamtverkehrsstärken (Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten) bis zu 12000 Kfz/24 h können bei Minikreisverkehren problemlos und mit geringen Wartezeiten abgewickelt werden"(a.a.O, Nr. 1.4.2.; 5.7); der Mindestwert des Außendurchmessers bei Minikreisverkehren beträgt 13 m, die Obergrenze 22 m (Tabelle 1, Nr. 3.2, 5.14).

Minikreisverkehre sind durch ihre vollständig überfahrbare Mittelinsel gekennzeichnet, damit auch große Fahrzeuge wie Lastzüge oder Busse die Knotenpunkte passieren können. Pkw dagegen müssen die Mittelinsel auf der Kreisfahrbahn umrunden. Minikreisverkehre benötigen bei guter Planung wenig Fläche, sind günstig in der Herstellung,

verfügen über ausreichende Kapazität und weisen ein hohes Sicherheitsniveau auf. Minikreisverkehre bieten ein hohes Maß an Verkehrssicherheit („Der Kreisverkehr“, ADAC-Leitfaden für die Praxis, S. 54, Nr. 3.3). Minikreisverkehre sind auch zur Verknüpfung von mehr als 4 Knotenpunktarmen geeignet (S. 57 vorletzter Satz).

In den meisten Fällen ist aufgrund der geringen Flächenausdehnung die übliche Anordnung der Beleuchtungskörper für die Straße ausreichend („Der Kreisverkehr“, S. 60).

Die Umgestaltung von vorhandenen Kreuzungen und Einmündungen zu Minikreisverkehren ist in aller Regel kostengünstig, da größere Baumaßnahmen sowie zusätzliche Flächen in der Regel nicht erforderlich sind („Der Kreisverkehr“, S. 60)

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erläutert, dass die Wahl des Kreisverkehrs aus seiner Sicht nicht anders gewählt werden konnte, da die Vorgaben für den Minikreisverkehr infolge des Einführungsschreibens des Bayer. Innenministeriums dies nicht vorsehen. Jede Kreisverkehrslösung ist eine Einzelfallbetrachtung und ist für sich alleine zu lösen.

Der Einwender kann nicht nachvollziehen, warum der Kreisverkehr einen Außendurchmesser von 38 m benötigt. Er verweist auf das Merkblatt FGSV, wo der maximale Regelwert 30 - 35 m beträgt.

Der Vorhabensträger erläutert nochmals, dass aufgrund der geometrischen Befahrbarkeit das geplante Maß erforderlich ist, da sich Ein- und Ausbiegeradien aufgrund der gegebenen Zufahrtswinkel der vorhandenen Straße nicht überschneiden dürfen, da sonst der Verkehrsteilnehmer jeweils um den Kreisverkehr fahren müsste und dadurch zusätzlicher Verkehr erzeugt wird.

Der Einwender ist mit der Erklärung des Vorhabensträgers nicht einverstanden.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- b) Bei einem Durchmesser von 38 m ist nach dem FGSV-Merkblatt eine Kreisfahrbahnbreite von 6,25 - 6,50 m ausreichend. Auch hier liegt die im Entwurf vorgesehene Breite deutlich darüber.

Ergebnis der Erörterung:

Der Einwender befürchtet durch die geplante Kreisverkehrsfahrbahnbreite, die über den Regemaßen des Merkblattes der Forschungsgesellschaft liegt, eine zusätzliche Lärmbelastung infolge einer zügigeren Befahrbarkeit des Kreises im Gegensatz zu den Regelwerten und befürchtet weiterhin einen erhöhten Schwerlastverkehr. Insbesondere auch nachts.

Der Verkehrsgutachter, Herr Pressler, führt aus, dass aufgrund der im Jahr 2016 durchgeführten Verkehrszählung infolge der A 6 keine Verkehrszunahme in Nabburg stattgefunden hat und er auch der Prognose für das Jahr 2030 keine zusätzlichen Verkehre von der A6 erwartet. Durch die geplante Einführung der Bemaßung der Bundesstraßen geht er von keiner anderen Annahme aus. Der Zeitgewinn, der durch einen zügig

befahrbaren Kreisverkehr besteht, ist so gering, dass er für die Verkehrsteilnehmer keine Auswirkung bei der Wahl der Trasse hat. Durch die Bemaßung der Bundesstraßen sieht der Verkehrsgutachter keine Annahme zur Veränderung seiner Prognose.

Der Einwender führt an, dass durch das geplante Vorhaben eine schnellere Befahrung der künftigen Staatsstraße gegeben sein wird. Infolge einer möglichen Abkürzung zwischen den beiden Autobahnen A 6 und A 93 geht er davon aus, dass Autobahnausweichverkehr stattfindet.

Der Verkehrsgutachter kann dieser Argumentation nicht folgen, da die geplante Ausbaustrecke im Osten wie im Westen einen Kreisverkehr vorsieht, eine Beampelung der Einmündung der Austraße sowie eine enge Kurve im Bereich des BayWa-Geländes. Zudem befindet sich auf Höhe des Bahnhofes eine Querungshilfe für Fußgänger und auf der Ostseite der Naab eine Fußgängerampel, die nach Bedarf aktiviert wird. Ein offensichtlicher Zeitgewinn für die Durchfahrung von Nabburg kann der Gutachter infolge der gewählten Planung nicht bestätigen.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- c) Nach dem Forschungsbericht des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft e.V., "Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre" zeigt sich bei Außendurchmessern von mehr als 35 Meter eine tendenziell höhere Unfallrate (a.a.O, S. 58, Nr. 5.7.1.).

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger führt aus, dass vorliegend ein 5-armiger Kreisverkehr erforderlich ist. Es geht aus den Einwendungen nicht hervor, ob die Ausführungen in dem Forschungsbericht dies auch berücksichtigen.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- d) Durch die Überdimensionierung des Kreisels und der gesamten Trasse wird eine besonders attraktive Abkürzung für den Schwerlastverkehr von der A 93 zur A 6 geschaffen. Ebenso werden die Feierabend- und Sonntagsspazierfahrer besonders animiert, ständig zwischen den beiden Kreiseln mit überhöhter Geschwindigkeit und überlauten Soundsystemen hin und her zu rasen. Als ich H. Kleinlein (Staatliches Bauamt AS) bei seinem Besuch im März 2017 (das bisher einzige Gespräch eines Behördenmitarbeiters in dieser Sache mit mir!) meine diesbezügliche Sorge vortrug, lautete seine pointierte Antwort, dass die Planungsbehörde selbstverständlich ausschließlich von gesetzestreuen Bürgern ausgehen würde. Leider müssen die Anwohner in der realen Welt leben und ein derartiges Statement schafft mehr Ärger und Verdruss als Hilfe!

Ergebnis der Erörterung:

Es wird auf die Ausführungen unter Punkt b) verwiesen.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- e) Gemäß FGSV-Merkblatt ist für eine verkehrssichere und geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung ein möglichst senkrechtes Heranführen der Knotenpunktzufahrten an die Kreisfahrbahn notwendig (a.a.O. Nr. 3.1, S. 14 und „Der Kreisverkehr“, ADAC-Leitfaden für die Praxis, S.25).

Die Regensburger Str. (2040 - alt) zeigt in den Planungsunterlagen bei der Zuführung zum Kreisel, entgegen dieser wichtigen und elementaren Entwurfsgrundsätzen, einen Knick in Richtung meines Grundstückes. Offensichtlich soll damit vom gegenüberliegenden, im öffentlichen Eigentum befindlichen Grundstück, zu meinem Nachteil Fläche gespart werden. Eine geradlinige Zuführung zum Kreisel durch leichtes Verschieben der Straßenplanung 2040 (alt) zu dem, meinem Grundstück gegenüberliegenden Grundstück wäre ohne weiteres möglich; der Kurvenradius von der 2040 (neu) zur 2040 (alt) ist dann immer noch ausreichend, was der Vergleich des geplanten Kurvenradius Brünnlweg-2040 (neu) zeigt. Er ist derzeit kleiner als der der 2040 (neu)-2040 (alt), obwohl absehbar ist, dass eine größere Anzahl LKW, vom Gewerbegebiet an der alten Naab kommend, vom Brünnlweg in die 2040 (neu) abbiegen wird.

Außerdem bestünde bei der Besorgnis eines zu spitzwinkligen Zusammenstreffens der Knotenpunktarme immer noch die Möglichkeit zusätzliche befestigte Flächen (Rasenpflasterflächen) außerhalb der Kreisfahrbahn zu schaffen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist auf die Ausführungen unter Punkt a). Er wird die Achsgestaltung der Regensburger Straße hinsichtlich der Zuführung der Regensburger Straße dahingehend überprüfen, ob eine Inanspruchnahme des Grundstückes des Einwenders vermieden werden könnte. Das Ergebnis der Prüfung wird der Planfeststellungsbehörde und dem Einwender mitgeteilt.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- e) Eine Verbreiterung der 2040 (alt), unter Inanspruchnahme von Teilflächen meines Grundstückes, ist nicht notwendig, da deren Bedeutung durch den Bau der 2040 (neu) erheblich verringert wird und deshalb die Verkehrsstärke wesentlich abnehmen wird.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger berichtet, dass die Fahrbahnverbreiterung in der Regensburger Straße zu Lasten des Einwenders dem Einbau eines Fahrbahnteilers im Wesentlichen geschuldet wird. Er wird im Rahmen der bereits zugesagten Überprüfung mit zu behandeln sein. (siehe oben zu Punkt e)).

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- e) Es stellt sich die Frage, warum der KV West nicht zum Schutze der umliegenden Wohnbebauung und der eingewachsenen Grünflächen in Richtung des bereits versiegelten Grundstückes ehemaliger DISKA-Markt, der seit mehr

als einem Jahr Leerstand ist, oder in Richtung der im öffentlicher Hand befindlichen Grundstücke verschoben wird.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist auf die Ausführungen zu Punkt a). Auch dieser Einwand wird bei der bereits zugesagten Prüfung mit untersucht.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- f) Da kleine Kreisverkehre üblicherweise durch starke Straßenbeleuchtungskörper, die innerhalb der Fahrbahnteiler installiert werden (also auch direkt vor meinem Haus), ausgeleuchtet werden, ist erhebliche Blendwirkung in der Dämmerung und nächstens für mein Haus und Garten zu befürchten, zumal der gesamte lichtdämpfende, eingewachsene Pflanzenbewuchs auf meinem Grundstück unnötigerweise entfernt werden soll. Bei den Planungsunterlagen fehlt die Beschreibung der vorgesehenen Beleuchtungen komplett.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger führt aus, dass die Straßenbeleuchtung generell insbesondere beim angesprochenen Kreisverkehr nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Die Beleuchtung ist Aufgabe der Stadt.

Der Einwander wünscht eine blendfreie Gestaltung hinsichtlich seines bewohnten Anwesens.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- g) Im Bauwerksplan wurde an der 2040 (alt), am Straßenrand gegenüber meinem Grundstück, der Schriftzug „Stützmauer“ eingetragen. Es fehlt jedoch jede weitere Beschreibung (z.B. Länge, Höhe und Art der Ausführung). Näher bezeichnet ist lediglich eine Stützmauer an der 2040 (neu) (Ifd.-Nr. 2.09T des Bauwerksverzeichnisses), die bis zu 3,5 m hoch und 25 m lang werden soll.

Dem Bau einer Stützmauer, gegenüber meinem Grundstück, wird entschieden widersprochen! Zum einen ist die Notwendigkeit nicht ersichtlich und zum anderen würde dies zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung meines Hauses und Grundstückes führen, durch Beschattung der unteren Etagen meines Hauses und meines Gartens, durch Schallreflexionen des Verkehrs der 2040 (alt) und Verdeckung des derzeitigen Naabtalblickes durch den unästhetischen Anblick einer Betonwand, bei der in kürzester Zeit zusätzlich ein Bekleben und Beschmierern zu erwarten ist.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erklärt, es handle sich hierbei um eine Stützmauer, die einen Geländesprung zum tiefer liegenden Gelände/Grundstück Richtung Südosten hin abfängt. Die sichtbare Höhe der Stützbauer von der Regensburger Straße aus beträgt rund 25 cm über Oberkante Gehweg.

Mit der Erklärung des Vorhabensträgers ist der Einwand ausgeräumt.

Einschub:

Der Einwender macht einen Sprung zum Einwendungsschreiben vom 18.11.2011 Nr. 1c). Er hat Bedenken, dass infolge der durch das Vorhaben zusätzlich versiegelten Flächen das vorhandene Kanalsystem das dann zugeführte (Oberflächen-)Wasser nicht mehr schadlos aufnehmen kann und dadurch sein Anwesen in Mitleidenschaft gezogen wird. Insbesondere durch das Einschwemmen von Sand aus der Diepoldstraße.

Der Vorhabensträger entgegnet, dass die Entwässerung der herzustellenden Straßenflächen in Richtung der geplanten Staatsstraße 2040 in Richtung Rankenweg in tieferes Gelände erfolgen wird. Er kann nicht erkennen, dass durch das Vorhaben in der Diepoldstraße nachteilige Veränderungen entstehen.

Der Einwand wird durch die Erklärung des Vorhabensträgers ausgeräumt.

- h) Gemäß Grunderwerbsverzeichnis wird für den Bau des Kreisels West, entgegen der Aussage von H. Kleinlein, eine 4 m² große Fläche vom Grundstück Fl.-Nr. 1626/14 benötigt. Weder aus dem Grunderwerbsplan, noch aus dem Bauwerksplan ist ersichtlich, wo dies genau sein soll. Ein Grund für die Inanspruchnahme ist absolut nicht erklärlich, zumal ja, wie Hr. Kleinlein bei seinem Besuch erklärte, entlang dieses Grundstückes der vorhandene Gehsteig nicht verändert werden soll. Wie ich schon bei meinen Einwendungen im Jahr 2011 beschrieben habe, wäre eine Verbreiterung des Gehsteiges in diesem Abschnitt auch völlig sinnlos und reine Geldverschwendung, weil der Gehweg dann an der oberen Grenze des Grundstück Fl.-Nr. 1626/14 abrupt abbrechen und in der kompletten Breite auf die Grenzmauer des Nachbargrundstückes stoßen würde.

Eine Verbreiterung in Richtung des Grundstücks Fl.-Nr. 1626/14 würde auch einen erheblichen Aufwand verursachen und den eingewachsenen Grüngürtel komplett vernichten, weil dieses Grundstück, seit dem damaligen Bau der Diepoldstraße, erheblich unter deren Niveau liegt. Es müssten hier also (wegen 4 m²!) größere Aufschüttungen erfolgen und eine neue Stützmauer gebaut werden!

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger berichtet, dass entgegen der Tektur vom 17.01.2017 eine Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 1626/14 nicht mehr erfolgt. Die Tekturunterlagen sind entsprechend abzuändern. Das sichert der Vorhabensträger zu.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers ausgeräumt.

Diese Fehlplanungen und Fehlgewichtungen führen, neben weiterer Versiegelung, zu einer unnötigen Inanspruchnahme von Anliegergrundstücksflächen.

Mein Wohnhaus wird durch das Näherrücken des Verkehrs und Entfernung des abschirmenden eingewachsenen Grünbewuchs (Immergrüne Hecke, diverse Bäume und Sträucher, sowie zwei ca. 10 Meter hohe ausladende Fichten, in deren Erhaltung ich in den letzten Jahren größere Summen, durch die Beauftragung einer speziellen Baumpflegefirma, investiert habe) unzumutbar durch Lärm, Schmutz, Gestank, Erschütterungen und ggf. Blendwirkung belastet.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabenträger führt allgemein aus, dass bei Lärmberechnungen positive Effekte zugunsten des Betroffenen nicht berücksichtigt werden. Die Beseitigung von Bewuchs etc. und deren Entschädigung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und in einem eigenen Entschädigungsverfahren zu regeln.

Der Einwender trägt vor, dass allgemein gültig anerkannt ist, dass Bewuchs eine dämpfende Wirkung hinsichtlich des Verkehrslärms hat.

Für das Anwesen des Einwenders wurde eine Lärmberechnung durchgeführt. Die Ergebnisse sind unter den Berechnungspunkten 101 und 102 der Unterlage 4.4, die ausgelegt waren, nachzulesen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete wurden nicht überschritten.

Einschub zur lfd. Nr. 6 des Schreibens vom 24.04.2017:

Berechnungsmethode:

Der Einwender moniert, dass zwischen der Verkehrsmengenermittlung zur Lärmberechnung zu den Antragunterlagen und der Tektur in 2017 Unklarheiten bestehen. Er hat festgestellt, dass unterschiedliche Werte für die Berechnung des Lärms bei seinem Anwesen verwendet wurden.

Der Vorhabenträger sichert eine detaillierte Überprüfung der Lärmsituation mit den Antragsunterlagen und den Tekturunterlagen zu. Das Ergebnis wird der Planfeststellungsbehörde wie auch dem Einwender zur erneuten Stellungnahme zugesandt.

Der Einwender führt weiter aus, dass auf dem Gelände des ehemaligen Krankenhauses ein Einkaufsmarkt errichtet werden soll. Die Gemeinde hat hierzu einen Beschluss für einen vorhabensbezogenen Bebauungsplan gefasst. Die Verwaltung wurde beauftragt, mit dem Investor dieses Verfahren voranzutreiben.

Der Vorhabenträger sagt zu, dass, soweit sich fachliche wie rechtliche Gründe ergeben werden, diese zusätzlichen Verkehre, sofern sie entstehen, im Vorhaben berücksichtigt werden. Die Stadt Nabburg sichert zu, den Vorhabenträger alle erforderlichen Daten bereitzustellen.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

2. Ich erhebe Einspruch gegen die geplante Trassenvariante, ...

... da im Planfeststellungsverfahren keine seriöse planerisch haltbare Variantenprüfung stattgefunden hat; insbesondere wurden die Ortsumgehungsvarianten im Norden und Süden Nabburgs und die Möglichkeit einer Absenkung der Bahnlinie nicht ausreichend geprüft und gewürdigt.

Die als vorzugswürdige Alternative erkannte Trassierung rüge ich als unzureichend geprüft und abwägungsfehlerhaft. Ich fordere die Prüfung verträglicher Alternativen.

- a) Der angeblich erreichbare Entlastungseffekt durch Beseitigung des Bahnüberganges ist mehr als fragwürdig, da mit der geplanten Variante drei neue Nadelöhre geschaffen werden.

- aa) Zur Abwicklung der Verkehrsströme ist die Errichtung einer Lichtzeichenanlage in der Austraße notwendig (s. S. 47 des Erläuterungsberichtes); somit kommt es lediglich zu einer Verlagerung der Verkehrsstauungen.
- bb) Vor der Einmündung der SAD 54 wird eine Ampel errichtet.
- cc) Die Bahnlinie Hof-Regensburg soll durch ein Trogbauwerk unterquert werden. Bei einem Wassereinstau, Bauwerksproblemen oder sonstigen Unglücken ist die nächste Möglichkeit zur Querung der Bahn und Naab erst wieder in einer Entfernung von 10 bis 15 Kilometern. Die Ausführungen im Erläuterungsbericht, wonach ein Auftrieb des Bauwerkes und ein Einstau erst bei einem Jahrhunderthochwasser möglich sein sollen, werden angezweifelt. Außerdem zeigt es sich aufgrund der immer extremeren Wetterlage in den letzten Jahren und der Überschwemmungen in Nabburg (u.a. bis zur Austraße), das sogenannte "Jahrhundert"-Ereignisse beinahe die Regel sind.

Der, mit der Tektur, neu in den Erläuterungsbericht eingefügte Notfallplan, für ein „100-jähriges“ Hochwasser und die Tatsache, dass nunmehr Pumpenanlagen für ein Starkregenereignis vorgesehen sind, zeigen deutlich, dass auch der Bauträger eine Überschwemmung und Sperrung des Trogs für durchaus realistisch hält.

Ergebnis der Erörterung:

Es wird sowohl vom Einwender wie vom Vorhabensträger auf die Ausführungen vom Montag verwiesen.

Die Einwendungen werden aufrechterhalten.

- b) Ich erhebe Einspruch gegen die vorgesehene Bauweise. Aufgrund des Anstieges der Verkehrsbelastung fordere ich den Einsatz einer lärmreduzierenden Asphaltdeckschicht nach dem Stand der Technik.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger berichtet, dass in der Kreisfahrbahn als Standardbauweise Splittmastixbeläge oder eine Asphaltbetonfahrbahn vorgesehen sind.

Bei den zu erwartenden und zulässigen Geschwindigkeiten werden die Reduzierungsfaktoren bei den genannten Asphaltbelägen nicht in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt. Unabhängig davon sind sie aber vorhanden.

Der Einwand ist mit der Erklärung des Vorhabensträgers ausgeräumt.

3. Durch die völlig verfehlte Planung des KV West und der gesamten Trasse werde ich schwer und unerträglich in meinen Rechten betroffen.

Der Wohn-, Berufsausübungs- und Immobilienwert meines Hauses und meiner Grundstücke wird erheblich und unzumutbar gemindert.

Das Haus wird für Wohnzwecke nur noch stark eingeschränkt nutzbar sein; gerade die Süd-Ost und Süd-West Seiten des Hauses werden besonders belastet; auch eine Berufsausübung wird unzumutbar behindert. Konzentriertes Arbeiten wird durch die Lärmintensität stark erschwert, oder unmöglich; hinzukommen unerträglicher Gestank und Schmutz, falls zu Lüftungszwecken Fenster geöffnet werden. Diese Umstände, verbunden mit dem hohen Anstieg der Schadstoffe führen zudem zu einer erheblichen gesundheitlichen Belastung.

Eine gewerbliche Fremdnutzung ist, auch durch die Minimierung des Grundstücks ebenso unrealistisch. Ein Verkauf der Immobilie ist, wenn überhaupt, nur mit erheblichem Wertverlust möglich.

Die Erholungsfunktion meines Gartens wird völlig zerstört, da hiervon für den geplanten KV West erhebliche Fläche benötigt wird und von der Straße abschirmender, Schall reflektierender eingewachsener Grünbewuchs (ökologisch wertvolle Obstbaumhecke, sonstige großen Bäume und Sträucher, Bio-Naturgartenpflanzen, alte wertvolle (Kletter-) Rosensorten usw.) gerodet werden muss. Das intakte Ökosystem meines Gartens wird zerstört. Derzeit brüten weit mehr als 10 Vogelarten in meinem Garten (darunter z.B. Buntspecht, Zaunkönig, Heckenbraunelle, Mauersegler usw.), es leben hier diverse, seltene Kleinlebewesen und Insekten (z.B. verschiedene Libellenarten, Glühwürmchen usw.), zahlreiche Nacht- und Tag-Schmetterlingsarten (aufgrund schmetterlingsfreundlicher Natur- Bepflanzung), Kröten, Igel, Eichhörnchen, verschiedene Mausarten und Steinmarder.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist auf die vorgetragene Beeinträchtigungen und Wertminderungen, die nach seiner Meinung nach nicht im Planfeststellungsverfahren zu behandeln sind, sondern in einem separaten Entschädigungsverfahren.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

4. Aus den dargestellten Gründen

- erhebe ich Einspruch gegen die Inanspruchnahme von Teilflächen meiner Grundstücke
- rüge ich das Fehlen einer Interessenabwägung, bzw. die Fehlgewichtung meiner schützenswerten Interessen

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger äußert sich dazu nicht.

Der Einwand bleibt aufrecht erhalten.

5. Ich rüge ferner das unerträgliche, wiederholte und ungleiche Betroffensein ...

... meiner Grundstücke durch Straßenbaumaßnahmen. Bereits beim Bau der Diepoldstraße mussten erhebliche Flächen der Grundstücke abgetreten werden. Insgesamt wird damit das Grundstück Fl. Nr. 1626/15 auf ca. die Hälfte der ursprünglichen Größe reduziert.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger äußert sich dazu nicht.

Der Einwand bleibt aufrecht erhalten.

6. Ich erhebe Einspruch gegen die schalltechnischen Berechnungen, da wichtige Faktoren nicht beachtet oder falsch gewertet wurden.

Schwer nachvollziehbar und völlig unverständlich ist darüber hinaus, dass nach dem Erläuterungsbericht in Verbindung mit der schalltechnischen Untersuchung die „lärmphysiologisch und medizinisch zumutbaren“ Grenzwerte bei meinem Wohnhaus nicht überschritten werden. Gleichzeitig werden im Bebauungsplanentwurf der Stadt Nabburg auf Grundlage der gleichen schalltechnischen Untersuchung für mein Grundstück passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt“ um gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten“.

Ergebnis der Erörterung:

Siehe (oben) zum Erörterungsergebnis zur laufenden Nr. 1 – nach Nr. h) zu den letzten beiden Absätzen.

7. Ich erhebe Einspruch gegen die Berechnung der Luftschadstoffimmissionen, ...

... da falsche Größen zugrunde gelegt und belastende Faktoren nicht berücksichtigt wurden.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger wird die Berechnungen für die Luftschadstoffe nochmals überprüfen, sofern bei der zugesagten Überprüfung der Verkehrsmengen und Schallwerte zum westlichen Kreisverkehr neue Erkenntnisse gewonnen werden.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

8. Ich erhebe Einspruch gegen die landschaftspflegerische Untersuchung.

Das mehrfache Ausgehen von falschen Gegebenheiten, das Nichterkennen, Nichtbeachten und die falsche Bewertung wichtiger Faktoren (z.B. „relativ naturfern ausgeprägten Privatgärten mit hohem Nadelholzanteil“, „Kreisverkehr liegt auf bereits versiegelter Verkehrsfläche“, „keine bedeutsamen Tierarten“, „keine Neubeeinträchtigung für das Lokalklima“, „bisher unbeeinträchtigte Blickachsen sind nicht betroffen“, Nr. 2.2.1., Bezugsraum 1 im LBP-Textteil) führte zu grundlegend falschen Ergebnissen, die meine Rechte erheblich beeinträchtigen.

Aus der Anmerkung im LBP-Textteil (S. 20), in der Regel Verzicht auf nächtliche Bauarbeiten" ist im Umkehrschluss zu folgern, dass nächtliche Bauarbeiten durchaus vorgesehen und geplant sind. Ich erhebe entschieden Einspruch gegen nächtliche Bauarbeiten! Die permanente Störung der Nachtruhe würde, neben den ständigen Belastungen und Einschränkungen durch Lärm, Staub, Erschütterungen etc. während der Tageszeit, unausweichlich zu erheblichen Gesundheitsgefährdungen und -beeinträchtigungen führen, zumal auch eine mehrjährige Bauzeit geplant und zu erwarten ist.

Im Übrigen verweise ich vollinhaltlich auf meine, Ihnen bereits vorliegenden Einwendungen vom 18.01.2011.

Ich behalte ich mir vor, mit weiterem Kenntnisstand meinen Einspruch zu ergänzen und zu erweitern.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger berichtet, dass im LBP Textteil 2.2.1, Bezugsraum 1, eine allgemeine Beschreibung des gesamten Bezugsraums enthalten ist, die sich vom ehemaligen Diska-Markt bis zum Bahnweg erstreckt. In der Biotopkartierung wurde auch das Grundstück des Einwenders betrachtet. Hierbei wurde nach der Bayer. Kompensationsverordnung X12 klassifiziert.

Die Bewertung wird vom Einwender angezweifelt.

Der Vorhabensträger verweist auf seine vorgelegten Unterlagen und auf eine positive Beurteilung durch die Naturschutzbehörden.

Zu den nächtlichen Bauarbeiten führt der Vorhabensträger aus:

Generell sind diese nicht geplant. Insbesondere nicht beim Kreisverkehrs West und der Straßenführung Rankenweg. Hinsichtlich möglicher Nachtarbeiten im Zusammenhang mit der Errichtung der Bahnbrücke wird auf die Ausführungen der Deutschen Bahn vom Dienstag verwiesen, nämlich, dass die Deutsche Bahn alle Planungen, die mit der Bahnbrücke zusammen fallen, eigenständig durchführt.

Der Einwand wird bezogen auf die Ausführungen des Vorhabensträgers zum Baulärm in der Nacht zurück genommen. Ausgenommen hiervon sind die Einwendungen zu den landschaftspflegerischen Untersuchungen.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

Einwendungsführer 043

B-024 [REDACTED]

Erschienen ist [REDACTED]

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 05.01.2011:

Als Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nr. 480/3 und 486 in Nabburg, lege ich fristgerecht Einspruch gegen die o.g. Planfeststellung ein.

Ich erhalte fast täglich eine Belieferung von großen LKW's, die bisher vom jetzigen Bahnübergang aus vor meine Schreinerei gefahren sind. Da diese Zufahrt durch eine Treppe von der verkehrsberuhigten Zone aus verschlossen werden soll, ist eine Anlieferung des Holzes und der Werkstoffe nicht mehr möglich. Eine Anfahrt über den Mühlweg – Alten Brückenweg ist auch unmöglich, da der Kurvenradius zu eng für die LKWs ist und sie deshalb nicht in den Alten Brückenweg einfahren können.

Eine Belieferung ist auch ausgeschlossen, wenn der Weg zwischen meiner Schreinerei und der Eisenhandlung Haas zu einer öffentlichen Durchgangsstraße ausgebaut wird, da das Abladen oft länger als eine halbe Stunde dauert und damit die Straße komplett gesperrt wäre.

Es stellt sich jetzt die Frage, wie kann ich beliefert werden?

Außerdem beantrage ich, diesen Weg mit in das Planfeststellungsverfahren aufzunehmen, da er ja nur aufgrund dessen eine andere Nutzung erhält. Nur deshalb entstehen hohe Kosten, die von den Anliegern alleine getragen werden sollen, obwohl im Normalfall kein Handlungsbedarf besteht!

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger hat durch die vorgenommene Tektur vom 27.01.2017 die Erschließung des Gewerbebetriebes auf der Fl.-Nr. 480/3 und 486 gewährleistet.

Der Einwand ist damit ausgeräumt.

Verkehrsregelnde Maßnahmen sind durch die Stadt Nabburg zu regeln und sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 19.01.2011:

nach genauerer Durchsicht der Pläne, ist mir aufgefallen, dass keine Höhenangaben bezüglich meiner Werkstatt im Alten Brückenweg angegeben sind, da das Planfeststellungsverfahren die Werkstatt nicht mit einschließt.

Ich fordere eine Aufnahme des Weges vor meiner Werkstatt in das Planfeststellungsverfahren, um einen Höhenplan zu erhalten, da ich ebenerdig Be- und Entladung muss.

Außerdem habe ich größte Befürchtungen, dass durch die Zerstörung des Hochwasserschutzwalles (Bahndamm) für die Rad- und Fußgängerunterführung bei Hochwasser, wie das vom 14.01.-16.01.2011, das Wasser bei mir direkt in die Werkstatt läuft und ich regelrecht absaufe! Damit wäre die Existenz der Schreinerei gefährdet.

Durch Erhaltung des jetzigen Bahnüberganges als Rad- und Fußweg und Verzicht der Unterführung könnte diesem Problem aus dem Weg gegangen werden.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist auf die ausgelegenen Unterlagen Aufgrund des sehr großen Maßstabes ist im Detail nicht erkennbar, ob die Befürchtungen des Einwenders durch die Rad- und Fußgängerunterführung bei Hochwasser sich nachteilig auf seine Werkstatt auswirkt.

Um den Einwand zu entkräften, untersucht der Vorhabensträger durch eine detaillierte Darstellung der Situation im Bereich der geplanten Unterführung sowie des in der Nähe befindlichen Durchlasses im Bahndamm und der Werkstatt die Hochwassersituation. Der Einwand wird aufrechterhalten.

Laut den Plänen soll im Bereich Raiffeisenbank, Fa. Haas, Optik Maier, Fa. Obendorfer und meiner Werkstatt eine verkehrsberuhigte Zone entstehen. Es ist für mich nicht nachvollziehbar, warum diese von den Anliegern mitfinanziert werden soll.

Ich erwarte von Ihnen klare Informationen und vernünftige Entscheidungen hinsichtlich der Probleme die auf mich zukommen.

Ergebnis der Erörterung:

Auf eine Erörterung wird im gegenseitigen Einvernehmen verzichtet.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

Einwendungsführer 057

B-038 [REDACTED]

Erschienen ist [REDACTED]

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 28.12.2010

Als Eigentümer der Grundstücke Flur-Nr. 1096/20 und Flur-Nr. 1096 der Gemarkung Nabburg erhebe ich Einwendungen gegen die geplante, neue Trassenführung der St 2040 im Bereich Rankenweg:

1. Verlauf der Straßentrasse auf einer Teilfläche meines Grundstücks Flur-Nr. 1096. Eine auf der östlichen Grundstücksfläche geplante Wohnbebauung ist auf Grund der geringen Nähe zur Verkehrsfläche und der errechneten Lärm-belästigung nicht mehr realisierbar.

Ergebnis der Erörterung:

Der Einwand kann infolge der Tektur vom 27.01.2017 entfallen.

Dem stimmt der Einwender zu.

2. Verlust der bestehenden Wohnqualität des 2-Familienwohnhauses auf Flur-Nr. 1096 verursacht durch die geringe Entfernung der Straßentrasse von der bestehenden Wohnbebauung. Auf Grund der errechneten Überschreitung der zulässigen Schallpegel für Tag und Nacht müssen, durch erheblichen finanziellen Aufwand, Wand-, Dach- und Fensterflächen schallschutztechnisch nachgerüstet werden. Terrassen, Balkone und sonstige Aufenthaltsbereiche im Freien an lärmgeschützte Bereiche verlegt und straßenseitig orientierte Wohn- und Schlafräume mit Lüftungsanlagen versehen werden, da eine freie Fensterlüftung nicht mehr oder nur unter Duldung des großen Verkehrslärms möglich ist.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger hat für das 2-Familien-Wohnhaus Lärmberechnungen durchgeführt. Diese lagen den ausgelegten Unterlagen bei. Daraus geht hervor, dass Anspruch auf Lärmschutz besteht. Die Überschreitung des Grenzwertes in der Nacht liegt aufgerundet bei 1 dB(A).

Dem Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers entsprochen. Weitere Einzelheiten sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

Der Einwand ist dadurch erledigt.

3. Die Einmündung der Garagenzufahrt des Anwesens Rankenweg 7 direkt in die Staatsstraße St 2040 birgt ein erhebliches Gefahrenpotenzial für den ruhenden wie auch den fließenden Verkehr. Die Fahrzeuge auf Flur-Nr. 1096 können bedingt durch Größe und Ausbildung der Garagenzufahrt nur rückwärts und mit eingeschränkter Sicht in die Hauptverkehrsstraße einfahren.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger berichtet, dass durch die Tekturplanung vom 27.01.2017 eine direkte Zufahrt zum vorgetragenen Grundstück gewährleistet wird.

Der Einwand ist durch die Erklärung des Vorhabensträgers erledigt.

4. Der Gewerbebetrieb auf Flur-Nr. 1096/20 verliert nach dem geplanten Rückbau des Rankenwegs jeglichen Anschluss an eine öffentliche Verkehrsfläche. Da weder Käufer noch Lieferanten das Geschäftshaus anfahren können ist ein erheblicher Umsatzrückgang verbunden mit einer folgenden Geschäftsaufgabe vorprogrammiert.

Ergebnis der Erörterung:

Der Gewerbebetrieb auf der Fl.-Nr. 1096/20 wird derzeit und künftig über den Rankenweg erschlossen, der in diesem Bereich nicht überbaut wird und erhalten bleibt. Dieser Bereich des Rankenweges liegt außerhalb des Umgriffs der Maßnahme.

5. Erhebliche Wertminderung für Wohnbebauung und Grundstück Flur-Nr. 1096 durch die exponentielle Zunahme des Verkehrsaufkommens und der daraus resultierenden Lärm- und Umweltbelastung.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erklärt, dass durch die Tektur vom 27.01.2017 eine Inanspruchnahme der Flur-Nr. 1096 nicht mehr erfolgt. Unabhängig von Lärmschutzmaßnahmen lehnt der Vorhabensträger eine Erstattung einer Wertminderung ab.

Der Einwand bleibt aufrecht erhalten.

Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit einem 1.Schreiben vom 11.04 2017

Als Eigentümer des Grundstücks Flur-Nr. 1096 der Gemarkung Nabburg erhebe ich im Rahmen der 2. Auslegung Einwendungen zum derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren für den Bereich der Umgehungsstraße Südstadt mit Planungsstand 27.01.2017.

Bedingt durch die geänderte Trassenführung im Bereich Rankenweg verfügt die südöstliche Hälfte meines Grundstücks, entgegen dem bisherigen Bestand, künftig über keine Möglichkeit zur Anbindung an die öffentliche Verkehrsfläche.

Zur Umsetzung einer geplanten und auf Grund der Grundstückgröße möglichen Teilung des Grundstückes, zum Zweck der Bebauung, ist eine Erschließung über die geplante Umgehungsstraße unabdingbar.

Es wird deshalb beantragt eine Grundstückszufahrt, Breite 6 m, an der nördlichen Grundstücksecke, entsprechend beiliegendem Planausschnitt in die Planung aufzunehmen.

Anlage:



Ergebnis der Erörterung:

Der Einwand aus dem Schreiben vom 12.04.2017 ist durch die vorausgegangenen Zusagen wie oben ausgeführt erledigt.

Dies gilt für das gesamte Schreiben.

Vorgetragen wird mit einem 2.Schreiben vom 12.04 2017

als Eigentümer des Grundstücks Flur-Nr. 1096 der Gemarkung Nabburg erhebe ich im Rahmen der 2. Auslegung Einwendungen zum derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren für den Bereich der Umgehungsstraße Südstadt mit Planungsstand 27.01.2017.

Nach derzeitigem Planungsstand endet die für mein Anwesen relevante Erschließungsstraße, der Rankenweg, vor meinem Anwesen. Die Straße mit einer Breite von ursprünglich 6,0 m reduziert sich bis zur nordöstlichen Ecke meines Grundstückes auf 0,0 m und wird zudem mit einer Sockelmauer zur geplanten Umgehungsstraße abgegrenzt.

Durch diese Verjüngung der Straßenbreite und die Errichtung einer Sockelmauer steht im unmittelbaren Zufahrtbereich meiner Garage lediglich eine Straßenbreite von 2 bis 3 m zum Befahren meines Grundstückes zur Verfügung.

Ein Befahren der Garagenzufahrt mit größeren Fahrzeugen (Lieferfahrzeuge, Lkw etc.) ist bei dieser zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite nicht mehr möglich. Das Verlassen des Grundstückes, auch mit normalem Pkw ist nur im Rückwärtsgang möglich, da Wendemöglichkeiten im Bestand fehlen.

Es wird deshalb beantragt die Planung dahin gehend zu ändern, dass meinem Grundstück Flur-Nr. 1096 auch weiterhin eine dem Ist-Zustand entsprechende Anbindung an den Rankenweg zur Verfügung steht und eine uneingeschränkte Nutzung meiner Grundstückszufahrt möglich ist.

Anlage:



Ergebnis der Erörterung:

Eine Erörterung des Schreibens fand nicht statt. Der Einwand bleibt aufrechterhalten.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

Unterbrechung der Erörterung um 14.20 Uhr.

Ergebnis der Erörterungsverhandlung vom Donnerstag, den 19.04.2018 für private Einwender die von einem Anwalt vertreten werden, im Sitzungssaal des Rathauses , Ebene 7, Zimmer 7.1 in 92507 Nabburg statt.

Die Erörterung wurde (mit dem Eintreffen des ersten Einwenders) um 9.03 Uhr fortgesetzt.

B-101 [REDACTED]
[REDACTED] vertreten durch die RA-Kanzlei WAGENSONNER Rechtsanwälte Partnerschaft mbB, Nymphenburger Straße 70/IV, 80335 München Schreiben vom 21.01.2011 und 24.04.2017

Erschienen ist [REDACTED] von der RA Kanzlei Wagensonner, ferner [REDACTED] und [REDACTED] und [REDACTED] von der BayWa AG München

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 21.01.2011

... in der oben bezeichneten Angelegenheit teilen wir mit, dass wir beauftragt sind, die Firma BayWa AG mit Sitz in München zu vertreten. Namens und in Auftrag der Mandantschaft tragen wir die nachfolgenden Einwendungen gegen den am 22.10.2010 aufgestellten Plan vor:

I. Beeinträchtigung der Rechte der Mandantschaft

I. Beeinträchtigung der Rechte der Mandantschaft

1. Betroffene Flächen und Gebäude

Die Mandantschaft wird durch die geplante Trasse auf den folgenden, im Eigentum der Mandantschaft stehenden Flächen betroffen:

- Das Grundstück Fl.-Nr. 1170 im Bereich der Austraße ist mit einer Kartoffellagerhalle (Gebäude Nr. 1) bebaut.
- Östlich, direkt an der Austraße gelegen, befindet sich auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1170/6 eine Freifläche, die als Abstellfläche und Parkraum benutzt wird.
- Ebenfalls an der Austraße befindet sich das mit einer Düngerhalle (Gebäude Nr. 2) bebaute Grundstück Fl.-Nr. 1170/4.
- Das am Bahnweg gelegene Grundstück Fl.-Nr. 1102 ist mit dem Zentralgebäude des Baustoffhandels (Gebäude Nr. 3), einer Tankstelle (Gebäude Nr. 4) und zweier für die Lagerung von Baustoffen bestimmten Agrarlagerhallen (Gebäude Nr. 5 und Nr. 8) bebaut. Gebäude Nr. 7, ebenfalls auf Fl.-Nr. 1102 wird von der Agrartechniksparte als Werkstätte genutzt, in der vornehmlich Landmaschinen gewartet und repariert werden.

- Ebenfalls am Bahnweg liegt auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1109/4 ein Lagerplatz für Baustoffe,

Abgebrochen und entschädigt werden müssten - sofern die Straßenplanung Realität würde - die Düngerhalle (Gebäude Nr. 2), die Agrarlagerhalle (Gebäude Nr. 5) sowie die Agrartechnikwerkstätte (Gebäude Nr. 7), ohne dass Ersatzflächen hierfür vorhanden wären.

2. Betroffenheit der Mandantschaft im Einzelnen:

Sollte der Plan in seiner jetzigen Form zur Durchführung kommen, wird ein Rückzug der Mandantschaft mit ihrem gesamten Gewerbebetrieb aus Naburg aus räumlichen und wirtschaftlichen Gründen unvermeidlich sein. Die geplante Trasse greift nicht nur standortgefährdend, sondern standortvernichtend in die Rechte der Mandantschaft ein. Zu entschädigen wären neben den Flächen und abzubrechenden Gebäuden auch Eingriffe in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb gem. Art 14 GG.

a) Trassenplanung

Auswirkungen der Trassenführung auf Flächen der BayWa AG

Zunächst betreffen unsere Einwendungen die geplante Trassenführung, so wie sie im angegriffenen Plan zu erkennen ist. Die dargestellte Trassenplanung wird im Ganzen ausdrücklich abgelehnt, da sie aufgrund ihrer zu schildernden Auswirkungen für die Mandantschaft zu untragbaren Verhältnissen führt.

aa) Zerschneidungswirkung

Die neue Trasse zerschneidet das Betriebsgelände, insbesondere das Grundstück Fl.-Nr. 1102, auf dem der Baustoffhandel betrieben wird, und zwar in denkbar ungünstiger Lage.

Das Zentralgebäude des Baustoffhandels (Gebäude Nr. 3) wird sowohl von den entsprechenden Lagerflächen in der Agrar-Lagerhalle (Gebäude Nr. 8) auf demselben Flurstück sowie vom Lagerplatz auf dem Flurstück 1109/4 abgeschnitten. Es liegt in der Natur eines Baustoffhandels, dass erhebliche Verschiebe- sowie Manipulationsflächen benötigt werden, um den Güterverkehr mit Baustoffen zu gewährleisten. Zu den Baustoffen gehören beispielsweise Kies, Sand, aber auch schwere Güter wie Dachziegel und Ähnliches. Ohne einen innerbetrieblichen Gabelstaplerverkehr, der in hoher Frequenz zwischen den einzelnen Betriebsteilen notwendig ist, ist sowohl die Lagerhaltung als auch die Kundenbedienung undurchführbar. Eine Zerschneidung der geschilderten Flächenbeziehungen durch eine Straße zerstört eben genau diese wichtigen Nutzungswege und -flächen. Den innerbetrieblichen Verkehr im geschilderten Umfang über eine Hauptverkehrsstraße hinweg abzuwickeln, ist schlechterdings nicht möglich.

Zerschnitten wird auch der dem Betrieb der Landtechnikwerkstätte dienende Grundstücksteil. Die Werkstätte könnte dann nicht mehr angefahren werden; zudem entfielen die notwendigen Stellplätze für die auf die

Reparatur oder Pflegemaßnahmen wartenden Fahrzeuge. Auch die Waschmöglichkeit im Freien fiele weg.

Die Zerschneidung des Grundstücks führt ferner zu einem Verlust von Synergieeffekten zwischen den Betriebsteilen wie zum Beispiel Bereitstellungsmöglichkeiten von Parkplätzen für Kunden aller im gegenständlichen Bereich angesiedelten Betriebsteile. Unter den dargestellten Umständen ist ein wirtschaftlicher Betrieb des Baustoffhandels unmöglich und hätte die Schließung zur Folge, was einen Umsatzverlust für die Mandantin allein im Bereich der Baustoffe in Höhe von ca. 1 Million Euro jährlich bedeutete.

Dieser Umsatzverlust wäre wegen Eingriffs in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb nach Maßgabe von Art. 14 I GG zu entschädigen.

Die Restflächen der zerschnittenen Grundstücke sind für die Mandantschaft nicht mehr im Sinne einer ökonomischen Wirtschaftsführung verwertbar. Dies ist ein weiterer Grund dafür, dass sich die BayWa aus Nabburg zurückziehen müsste.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger berichtet, dass die Trassenwahl aus seiner Sicht aufgrund der langen Planungsphase und der daraus erworbenen Erkenntnisse (Städtebauliche Untersuchungen / Rahmenplantrasse, Untersuchungen / Abstimmung mit der DB AG, Tunnellösungen einmal bergmännischer Tunnel durch Nabburg und Untertunnelung der Naab) sich zwangsweise als die vorzugswürdige verfahrensgegenständliche Trasse ergibt. Die daraus resultierenden Einwände und die vom Einwender beschriebenen Auswirkungen werden vom Vorhabensträger nicht bestritten.

Mit Schreiben des Einwenders vom 24.04.2017 unter laufender Nr. 2c hat der Einwender eine geänderte Linienführung im Bereich seiner Betriebsstätten unterbreitet (beschrieben). Hierzu wurde eine Skizze der Planfeststellungsbehörde während der Erörterung übergeben. Diese Linienführung würde auf dem Silogebäude der BayWa Nabburg zu liegen kommen und von dort über die Flurnummer 1109/4 und 1109/2 Richtung Rankenweg zurück zur verfahrensgegenständlichen Trasse führen. Auf Höhe des Bahnhofes sollte zudem die Verfahrensgegenständliche Trasse Richtung Bahnhof verschoben werden. Die BayWa hat vor Jahren zur Betriebserweiterung Flächen auf Höhe des Bahnhofs(-Gebäudes) von der Bahn erworben. Die Trassenverschiebung Richtung Bahnhof sollte soweit erfolgen, dass die Flächen der BayWa möglichst nicht benutzt werden. Diese Trassenvariante des Einwenders würde unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile sowohl das Hauptziel der Planfeststellung erreichen, als auch unter Beachtung des Problembewältigungsgebots eine deutliche Schonung des Eigentums des Einwenders und Betriebs aufgrund Vermeidung der Zerschneidungswirkung erzielen.

Der Vorhabensträger sichert eine umfangreiche detaillierte Prüfung dieser vorgelegten Variante zu. Dabei wird er die auftretenden Vor- und Nachteile der Variante darlegen und geeignete Pläne beifügen. Diese Unterlagen werden dem Einwender zur Stellungnahme von der Planfeststellungsbehörde zugesandt.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

bb) Abbruch von intaktem, zwingend benötigtem Gebäudebestand

Zu der schon ausgeführten wirtschaftlichen Belastung kommt noch der unmittelbar konkrete Nachteil des erforderlich werdenden Abbruchs intakter, gut ausgelasteter, im Übrigen dringend benötigter Gebäudebestände.

- Hölzerne Lagerhalle, Gebäude Nr. 5

Für den Baustoffhandel sind für die Lagerung von wettersensiblen Gütern dringend große überdachte Flächen notwendig, welche mit einem Abriss der hölzernen Lagerhalle (Gebäude Nr. 5) in erheblichem Maße verloren gingen. Dies würde zu einer weiteren Schwächung der Betriebsabläufe der Mandantschaft in dieser Handelsparte führen. Jährlich wird dort ein Umsatz in Höhe von jährlich ca. 1 Million Euro erwirtschaftet.

- Werkstätte für Agrartechnik, Gebäude Nr. 7

Insbesondere im hoch wirtschaftlichen Bereich Agrartechnik, welcher sich im abzubrechenden Gebäude (Gebäude Nr. 7) am Bahnweg befindet, bedeutet dies auch für die Stadt Nabburg eine Schwächung, da eine ortsnahe Versorgung mit Ersatzteilen sowie Reparaturdienstleistungen im Landmaschinen Sektor im ländlichen Bereich einen unverzichtbaren Teil des Gewerbes darstellen und vergleichbare Betriebe in weiterer Entfernung (mehr als 25 km) liegen. Das Verbringen von landwirtschaftlichen Großgeräten wie zum Beispiel Mähdreschern zu entfernt liegenden, entsprechenden Betrieben führt zu zusätzlichen Verkehrs- und Umweltbelastungen inner- und außerhalb der Stadt Nabburg.

Die Werkstätte Nabburg erwirtschaftete im Jahr 2010 einen Umsatz von ca. 900.000 Euro. Allein dort sind 6 technische und 2 kaufmännische Mitarbeiter sowie ein Vertriebsmitarbeiter beschäftigt.

- Düngemittelhalle, Gebäude Nr. 2

Im nördlichen Bereich an der Austraße müsste aufgrund der mit der Planung beabsichtigten und durch das Trogbauwerk notwendigen Verschwenkung nach Westen mit der Düngemittelhalle ein weiterer, intakter Bestand der Mandantschaft abgebrochen werden.

Damit gingen erhebliche Synergieeffekte verloren, weil die Kartoffeln anliefernden Landwirte bei dieser Gelegenheit auch Düngemittel einkaufen und mitnehmen, was dann entfiel und zu einem Umsatzrückgang bei beiden Betriebssparten führen würde.

Im Bereich Düngemittel erzielt die Mandantschaft zuletzt einen Umsatz in Höhe von 1,2 Millionen Euro.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger bestreitet die Grundstücksbetroffenheit, die Trennwirkung und Zerschneidungswirkung und die betriebliche Beeinträchtigung dem Grunde nach nicht. Die mögliche Verlegung der Düngemittelhalle innerhalb des Grundstückes BayWa Flurnummer

1170 ist baurechtlich als nicht möglich zu bewerten. Es wurden im Rahmen eines Vorbescheides immissionsschutzrechtliche Bedenken vom Landratsamt Schwandorf vorgetragen. Verbeschieden wurde der (Vorbescheid-)Antrag von Seiten der Baugenehmigungsbehörde nicht, da er vom Vorhabensträgers zurückgezogen wurde.

Die Planfeststellungsbehörde hat von diesem Vorbescheids-Antrag im Rahmen der Erörterung erfahren.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

cc) Unzumutbar erschwerte Zufahrt zur Kartoffellagerhalle, Gebäude Nr. 1

Die Kartoffellagerhalle wird im Betriebsverkehr vornehmlich von schweren Lastkraftwagen angefahren. Für sie entsteht an der Auffahrt auf die Austraße aus dem geplanten neu zu erstellenden Trogbauwerk der Unterführung eine Engstelle. Hier müssten Lastkraftwagen, womit die Mandantschaft hier direkt betroffen ist, in einem engen Radius bergauf in Richtung der Kartoffellagerhalle (Gebäude Nr. 1) fahren. Diese Engstelle ist wiederum ausschließlich der verfehlten Trassenlegung geschuldet.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger berichtet, dass die Einmündung der Austraße in die geplante Staatsstraße 2040 entsprechend der technischen Richtlinie - RAST - geplant ist. Im Bereich der Staatsstraße kommt eine Steigung bzw. ein Gefälle von 1,6 bis 5 % zum Tragen. Zulässig wäre eine Steigung bis zu 8 %, so der Vorhabensträger.

Das vom Einwender angesprochene Fahrzeugkollektiv wurde bei der Planung der Einmündung berücksichtigt.

Der Einwand bleibt bestehen.

b) Fehlerbehaftete Abwägung zu Lasten der Mandantschaft

Die im Planfeststellungsverfahren gebotene Abwägung zwischen öffentlichen und privaten Belangen ist vorliegend offensichtlich fehlerbehaftet, was auch für das Abwägungsergebnis von Einfluss war. Als Belange der Mandantschaft sind die Belastungen durch die Inanspruchnahme ihrer Flächen mit darauf stehenden Gebäuden sowie die durch die Zerschneidungswirkung unmöglich werdende wirtschaftliche Nutzungsmöglichkeit ihrer bei Plandurchführung verbleibenden Restflächen in die Abwägung einzustellen.

Der Abwägungsvorgang leidet bereits an einer unvollständigen Ermittlung aller für eine Abwägung nach Lage der Dinge zu berücksichtigenden Belange. Auf Seite 33 des Erläuterungsberichts wird lediglich ein Autohaus mit Tanksteile (nicht die Tankstelle der Mandantschaft) benannt, dessen mögliche Umsiedelung eine Existenzgefährdung ausschließe. Dass aber die geplante Trasse ebenfalls für die BayWa die zwangsweise Schließung des Standorts Nabburg bedeutete, wurde offensichtlich fehlerhaft nicht erkannt, mithin auch nicht bewertet und abgewogen, was ein Abwägungsdefizit darstellt. Dass auch die Mandantschaft bis zur Standortaufgabe belastet wird,

war und ist auch erkennbar und wurde in persönlichen Gesprächen gegenüber den Vertretern der Stadt sowie des staatlichen Bauamtes bereits ausführlich dargelegt

Nach dem Gebot der Konfliktbewältigung als Teil der sachgerechten Abwägung gilt, dass die jeweilige Planung die durch sie hervorgerufenen Probleme selbst durch Vorkehrungen lösen muss. Durch die teilweise Überplanung von mandantschaftlichen Flächen wird eine Zerschneidungswirkung, mithin ein Konflikt ausgelöst. Eine Lösung dieser für die Mandantschaft unzumutbaren Situation durch Bezeichnung oder Bereitstellung von Ersatzflächen erfolgt im Plan nicht. Die Restflächen sind für einen Weiterbetrieb bei weitem nicht ausreichend und auch nicht geeignet.

Der auf den oben benannten Flächen laufende Geschäftsbetrieb der BayWa und die Nutzungsmöglichkeit der Flächen und Gebäude stellen schutzwürdige Belange dar, auf welche bei der Planung keine Rücksicht genommen wurde. Die Mandantschaft ist die im gewerblichen Bereich Hauptbelastete der Planung, was nicht mit ausreichendem Gewicht in die Abwägung eingestellt wird und deswegen zu einer Abwägungsdisproportionalität führt. Der Plan stellt öffentliche Belange wie die verkehrliche Entlastung der Innenstadt und einen verstetigten Verkehrsfluss in unverhältnismäßiger Weise über die dargestellten Belange der Mandantschaft. Die Unverhältnismäßigkeit zeigt sich auch darin, dass mit der unten dargestellten Alternativtrasse unter Schonung der Flächen der BayWa auch die öffentlichen Belange berücksichtigt werden könnten.

Somit wurden die Belange der Mandantschaft entweder gar nicht oder nur unzureichend erkannt und bewertet. Wäre eine sachgerechte Abwägung erfolgt, hätte die Trasse so nicht geplant werden dürfen.

Das sich aus dem Plan ergebende Abwägungsergebnis ist für die Mandantschaft unzumutbar, sie wäre bei Plandurchführung gezwungen, Nabburg zu verlassen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erkennt die Betroffenheit des Standortes in Nabburg, wie bereits oben ausgeführt, an. Durch die Bereitstellung von geeignetem Ersatzland sieht er eine wesentliche Reduzierung der Betroffenheit.

Der Einwender widerspricht dem. Er sieht das Ersatzland als nicht geeignet an, um den Standort Nabburg zu erhalten.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

II. Verstoß gegen den Grundsatz der Problembewältigung

Die geplante Trasse löst zum einen nicht die Verkehrsprobleme, welche in Nabburg durch den Durchgangsverkehr vorherrschen, zum anderen schafft sie, abgesehen von den oben bereits aufgeführten, neue Probleme und Konflikte. Die Planung setzt sich damit gerade in Gegensatz zum Grundsatz der Problembewältigung.

1. Mit dem Bau der geplanten Trasse kann das Ziel, den innerörtlichen Verkehr zu begrenzen, nur mangelhaft erfüllt werden. Das Problem des belastenden Innerortsverkehrs wird nicht ausreichend gelöst. Bei der geplanten Trassierung handelt es sich lediglich um eine bloße Umverteilung der Verkehrsbelastung in die Südstadt von Nabburg. Es ist nicht vernünftigerweise geboten, den Durchgangsverkehr von einer Geschäftsstraße wie der Georgenstraße ohne Rücksicht mitten in ein vornehmlich von Wohnnutzung geprägtes Gebiet wie am Rankenweg zu verlagern. Insbesondere bei einer wie im vorliegenden Plan prognostizierten Steigerung des Durchgangsverkehrs um bis zu 2000 Kfz/24h ist eine sachgerechte Abwägung der Belange der Anlieger der neuen Trasse nicht zu erkennen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger weist darauf hin, dass das Ziel der vorliegenden Planung die Beseitigung des Bahnüberganges ist. Mit einer weiträumigen Umgehungsstraße kann dem Planungsziel nicht entsprochen werden, da der Bahnübergang bestehen bleiben würde. Der Anteil des Durchgangsverkehrs im Bereich der Naabbrücke wie auch Höhe des BayWa Geländes beträgt rund 12 %. Der übrige Verkehrsanteil ist dem Binnenverkehr in Nabburg zuzuordnen. Die Wohnbebauung am Rankenweg befindet sich in einem Mischgebiet wie im Flächennutzungsplan der Stadt Nabburg dargestellt ist. In einem Mischgebiet ist die Nutzung von Gewerbebetrieben, wie in Nabburg vorhanden, zulässig.

Der Einwand bleibt aufrechterhalten.

2. Erhebliche Immissionsbelastung der Anwohner, Verletzung des Trennungsgebots d. § 50 BImSchG

Die oben dargestellte Verlagerung der Verkehrsströme hat eine erhebliche Steigerung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche insbesondere im Gebiet am Rankenweg zur Folge. Dieses Gebiet dient überwiegend dem Wohnen. Gemäß der Unterlage 4.2 zum vorliegenden Plan werden auf den Grundstücken Fl.-Nr. 1101/4, 1101/9, 1096, 1096/2, 1101/9 die immissionsgrenzwerte Nacht der 16. BImSchV überschritten. Schon gar nicht eingehalten wird der Beurteilungswert für die das nächtliche Ruhebedürfnis störende Verkehrsbelastung von 43 dB(A). Dass die Heranziehung des „Grenzwerts“ von 43 dB(A) nachts als Entscheidungshilfe zur Optimierung der Lärmvorsorge herangezogen werden kann, entspricht ständiger Rechtsprechung (BayVGH, NVwZRR 2001,578/582). Dieser Wert wird laut Unterlage 4.2 an den oben benannten Orten um mehr als 10 dB(A) überschritten.

Diese Erkenntnisse haben Einfluss auf die Trassenfindung, da die Regelungen des BImSchG im Grundsatz auch im Planfeststellungsverfahren strikt zu beachten sind, insbesondere das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG. § 50 BImSchG, der eine verbindliche Rechtspflicht beinhaltet, will gerade solche Gebiete schützen, in denen überwiegend Wohnnutzung stattfindet. Die wirksamste Schutzmaßnahme vor schädlichen Umwelteinwirkungen ist eine ausreichende Trennung der sich unverträglich gegenüberstehenden Nutzungen. Um eine ausreichende Beachtung des Trennungsgebots zu

erzielen, hätte die neue Trasse so weit wie möglich von der Wohnbebauung abrücken müssen. Das Gegenteil ist der Fall.

Für eine wirksame Trennung ist bei der vorliegenden Trassenplanung im Bereich des Rankenwegs kein Platz, dadurch entsteht eine beengte, die Wohnbebauung unzumutbar an die Lärmquelle Straße zwingende Situation. Durch den dargelegten Verstoß gegen das Trennungsgebot fehlt es bereits an dieser Stelle an einer gerechten Abwägung.

Durch diese Enge werden auch wirksame aktive Lärmschutzmaßnahmen verhindert. Die geplante Trasse lässt keinen Platz für wirksamen aktiven Schallschutz. Die Einhaltung der Vorgaben des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV müssten aber, wenn dies nicht schon durch eine Trennung möglich ist, durch aktive Schallschutzmaßnahmen erfolgen. Stattdessen wird hier auf ungleich weniger wirksame passive Maßnahmen zurückgegriffen. Solche passiven Lärmschutzmaßnahmen an den Anlagen der Betroffenen können nur Wirkung entfalten, wenn die Betroffenen z.B. Schallschutzfenster geschlossen halten, was eine erhebliche Einschränkung für die Lebensführung darstellt. Somit liegt ein Abwägungsfehler vor, weil nicht erkennbar ist, dass der Schutz der Anwohner in ausreichendem Maß und Gewicht in die Abwägung eingestellt wurde. Dass die Lärmschutzbelange der Anwohner größeres Gewicht haben, als ihnen offensichtlich beigemessen wurde, zeigt die Überschreitung des Beurteilungswerts für das nächtliche Ruhebedürfnis um mehr als 10 dB(A) an allen der Trasse zugewandten Messstellen am Rankenweg (Unterlage 4.3). Die geplante Trasse ist auch nicht durch andere beschriebene Belange von hohem Gewicht zwingend geboten, da die unten dargestellte Alternativtrasse sowohl dem Trennungsgebot entspräche als auch die Immissionsbelastung der Anwohner insbesondere im Rankenweg, aber auch an der Staatsstraße 2156 massiv reduzierte.

Der der Berechnung der Verkehrsbelastung zugrunde gelegter Prognosehorizont ist mit 15 Jahren zu knapp bemessen. Gemäß der amtlichen Begründung zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist die Prognose des Verkehrslärms auf einen Zeitraum von bis zu 20 Jahren zu beziehen. Mit den vorliegend berechneten Werten ist eine sachgerechte Abwägung nicht möglich.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger hat schalltechnische Untersuchungen für das Vorhaben, so auch für die Gebäude im Rankenweg durchgeführt. Grundlage ist hierfür die Verkehrsprognose für das Jahr 2030. Die Grenzwerte für Mischgebiete liegen bei 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Zwischenzeitlich wurden Wohngebäude am Rankenweg erworben. Die noch verbliebenen drei Gebäude auf den Flurnummern 1096 und 1101/4 und 1101/9 erfordern Schallschutzmaßnahmen; diese sind auch vorgesehen. In den Planfeststellungsunterlagen sind diese Gebäude auch ausgewiesen.

Der Einwand bleibt aufrechterhalten.

3. Unterdimensionierung der Trasse

Im Hinblick auf die sich aus der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 ergebenden täglichen Verkehrsbelastung von 18.000 Kfz/24h ist der Zuschnitt der geplanten Trasse unterdimensioniert. Die Richtlinien für die Anlage von Straßen-Teil Querschnitt (RAS-Q) fordern für eine Verkehrsbelastung bis zu 20.000 Kfz/24h zwar die geplanten 7 m Fahrbahnbreite. Die für 2025 prognostizierte Belastung liegt hier nur knapp darunter. Es ist angesichts der Unsicherheit von Hochrechnungen nicht darstellbar, dass eine solche Trasse ohne Flächenreserve geplant wird, mit der auf einen höheren als den prognostizierten Verkehrsanstieg reagiert werden könnte. Eine solche Reaktion wird mit der verfehlten Trassenplanung in verwinkeltem und dicht bebautem Gebiet unmöglich. Aus diesem Grund wurde eine höhere als die prognostizierte Verkehrsbelastung in der Trassenplanung schlicht nicht berücksichtigt. Dass eine Reaktion nicht möglich ist, zeigt sich im abknickenden Bereich am Rankenweg nach Nordwesten. Dort besteht eine Engstelle, an der die Trasse schon im geplanten Umfang nur knapp in die Bebauung einzupassen ist. Aber auch im weiteren Verlauf der geplanten Trasse entlang des Rankenwegs bestehen und bestünden durch die nah an die Trasse heranrückende Wohnbebauung keinerlei Reserven für eine breitere Straße.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger sieht in seiner Planung keine Engstelle und auch keine Kapazitätsengpässe, da die Regelbreite der Fahrbahn 7,5 m beträgt. Die Mindestparameter für die Radien sind erfüllt, und Fahrbahnaufweitungen wurden in den Kurven berücksichtigt. Hinsichtlich der zu bewältigen Verkehrsmenge werden keine Engpässe gesehen. Es bestehen genügend Reserven. Über so einen Querschnitt können bis rund 20.000 Kfz/24h abgewickelt werden, so der Vorhabensträger.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

III. Vorzugswürdigere Alternativtrasse

Im Planverfahren wurden zwar Alternativtrassen geprüft und sämtlich verworfen, allerdings bestünde eine weit weniger in die Rechte der Mandantschaft eingreifende Möglichkeit, die Planziele der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs zu erreichen und gleichzeitig den innerstädtischen Verkehr zu reduzieren. In die Abwägung sind grundsätzlich solche Alternativen einzu beziehen, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht kommen. Eine ernstzunehmende, offensichtlich besser geeignete und in die Abwägung bislang nicht einbezogene Alternative wird im Folgenden dargestellt.

Die vorzugswürdigere und weniger eingreifende Trassenvariante folgt zunächst dem Verlauf der auf S. 29 des Erläuterungsberichts zur Planfeststellung grob dargestellten Variante mit Querung der Naab zwischen Nordgauhalle und der Siedlung „Turnhallenweg“. Eine Einschleifung auf die Trasse könnte aufgrund von am Kreuzungspunkt des Naabwegs mit der Oberviechtacher Straße vorhandenen Flächen durch einen Kreisverkehr problemlos von der Oberviechtacher Straße in den Naabweg erfolgen. Der Venedigerweg als bestehende, kleine Ortsstraße könnte auch bei dieser

Trassenführung nach Zusammenführung mit der Hütgasse dann gemeinsam mit dieser an das Kreisverkehrsbauwerk angeschlossen werden. Für die Abzweigung der Staatsstraße 2040 vom Naabweg kommend in Richtung der Bundesautobahn A 93 und Neunburg wäre eine eigene Abzweigspur in den Kreisverkehr zu integrieren. Dies würde ermöglichen, dass der ausschließlich der Staatsstraße 2040 folgende Verkehr nicht in den Kreisverkehr einfahren müsste, was geringere Standzeiten für am Kreisverkehr wartenden Fahrzeuge und damit Verkehrsverstetigung sowie reduzierte Schadstoff- und Geräuschentwicklungen bedeutete.

In südlicher Richtung wäre die Trasse unter vollständiger Einbeziehung des Naabwegs bis zur Naab zu führen. In diesem Bereich wäre aufgrund der großräumigen Bebauung auch ein entsprechend den oben benannten Verkehrsanforderungen ausreichender Ausbau des Naabwegs möglich. Die Naab wäre auf Höhe der Südspitze des Naabwegs mittels eines neu zu erstellenden Brückenbauwerks zu überqueren. Dieses wäre ähnlich wie bei der angegriffenen Variante zu erstellen, die Baukosten wären allerdings geringer, da eine Führung der Brücke mittels einer Kurve nicht notwendig wäre, da die Brücke im Uferbereich in einem 90-Grad-Winkel an die Naab herangeführt werden könnte. Das Brückenbauwerk wäre auch kürzer, was eine zusätzliche Einsparung möglich machte.

Am westlichen Ufer wäre sodann der Bereich zwischen der Stadthalle und dem Sportplatz sowie der Siedlung „Turnhallenweg“ zu befahren und die Trasse über den Schulverkehrsgarten so nah wie möglich an die Bahnlinie heranzubringen und an dieser bis kurz nach der Überfahung des Turnhallenwegs entlang zu führen. Die Siedlung „Turnhallenweg“ wäre mittels aktiver Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand) sowohl gegenüber der Zug- als auch der Straßentrasse gegen entstehende Immissionen abzuschirmen. Weil die Trasse an dieser Stelle in relativ großem Abstand zur Wohnbebauung verlief, wäre die Erstellung von Lärmschutzbauten möglich. Ferner wäre eine zusätzliche Verschattung der dortigen Bebauung aus diesem Grund nicht zu befürchten.

Auf Höhe des Bahnhofs würde die Trasse Richtung Nord-Westen abschwanken und dort zunächst die Bahnlinie und im weiteren Verlauf den Bahnhofsvorplatz, das daran anschließende BayWa-Gelände sowie die Siedlung am Rankenweg unterfahren. Die Trasse wäre dann unter Benutzung der Freifläche etwa auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1101 an die Oberfläche zu bringen. Auch im Hochwasserfall wäre ein Einstau dieser Tunnelstrecke aufgrund der großen Entfernung zur Naab auszuschließen. Des Weiteren ist das Tunnelportal am Poststeig mit geringem Aufwand mit Lärmschutzwänden zu versehen, so dass eine fast völlige Lärmabschirmung der über der Tunnelstrecke gelegenen Bebauung erreicht werden kann. Da durch die Unterfahung naturgemäß keine Lärmemissionen an der Oberfläche entstehen, wird dies zu der Entwicklung einer „attraktiven“ Wohnbebauung in der Südstadt in erheblichem Maße beitragen. Aus dem Tunnel kommend wäre die Trasse unter Einbeziehung des vorhandenen Ortstraße Poststeig zur Kreisverkehrsanlage an der Regensburger Straße zu führen. Diese wäre so wie in der angegriffenen Planung dargestellt zu erstellen, womit eine leistungsfähige Einschleifung auf die Staatsstraße 2040 gewährleistet wäre.

Der Erläuterungsbericht zur Planfeststellung geht bei der Führung der Trasse über den Naabweg und Querung der Naab auf Höhe des jetzigen Sportplatzgeländes von einem geringen Flächenmehrbedarf aus, welcher aber als nicht entscheidungserheblich für die Verwerfung der Alternativtrasse eingestuft wurde. Dem leicht erhöhten Flächenbedarf der hier dargestellten Trasse steht aber die umfassende Schonung der vorhandenen Bebauung entgegen, was deutlich überwiegt. Diese eindeutig vorzugswürdige Variante integriert sich auch weit harmonischer in die Freifächensituation in Nabburg.

Weiter wäre diese vorgeschlagene Variante nicht so weiträumig als dass eine Erreichbarkeit des innerörtlichen Bereichs für die entsprechenden Ziel- und Quellverkehre erschwert wäre. Durch Anschluss der Ortstraßen über die Regensburger Straße wäre der innerörtliche Verkehr gewährleistet und das Planziel der Entlastung der Innenstadt vom bloßen Durchgangsverkehr erreicht. Die hier dargestellte Variante trägt in hohem Maße zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt von Nabburg bei.

Das jetzt bestehende nördliche Brückenbauwerk könnte als Fußgängerüberweg weiter benutzt werden. Der Führung der Fuß- und Radwege entlang einer Hauptverkehrsstraße, wie im Plan dargestellt auf der neuen Brücke, könnte so entgangen werden. Eine Fußgängerunterführung unter der Bahnlinie ist im jetzigen Plan ebenfalls vorgesehen. Die innerörtlichen, fußläufigen Verkehrsbeziehungen könnten so ebenfalls erhalten und verbessert werden.

Schon allein aufgrund des schonenderen Umgangs mit bebauter Fläche ist dies die vorzugswürdige Trasse mit erheblich weniger Konfliktpotential. Sie gewährleistet aber dennoch, dass die Hauptziele der Planung, Beseitigung des höhengleichen Verkehrsübergangs sowie eine verkehrliche Entlastung des Innenstadtbereichs erfüllt werden.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist auf die Ausführungen in den Tekturunterlagen vom 27.01.2017 sowie auf die Ausführungen zu Ziffer I), 2a), aa) hin.

Der Einwender erhält den Einwand aufrecht.

IV. Verstoß gegen raumordnerische Entwicklungsziele und Landesentwicklungsplan

Die geplante Trasse verkennt offensichtlich die landesplanerischen Intentionen, die im Regionalplan Oberpfalz-Nord niedergelegt sind. Die Planfeststellung hat die Ziele der Raumordnung zu beachten. Im Regionalplan wird unter B IV als Ziel der Raumordnung formuliert, dass die regionale Wirtschaftsstruktur in Nabburg verbessert und weiterentwickelt werden solle, um so die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit nachhaltig zu stärken. Für die Träger öffentlicher Belange lösen die Ziele des Regionalplans Beachtungspflichten aus.

Das Ziel B IV wird durch die Trassenplanung in erheblichem Maße verletzt. Die gewerblichen Unternehmungen der Mandantschaft sind in ihrem Umfang als erheblicher Anteil der regionalen Wirtschaftsstruktur Nabburgs anzusehen. Die durch die Überplanung ihrer Flächen nötig werdende Absiedelung erreichte genau das Gegenteil des formulierten Ziels, nämlich eine erhebliche Schwächung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Weiter heißt es im

Regionalplan, es solle darauf hingewirkt werden, zusätzliche Arbeitsplätze durch Ansiedelung neuer Betriebe und durch Stärkung bereits ansässiger Betriebe zu schaffen. Es ist offensichtlich, dass das Ziel durch die Verdrängung eines teilweise schon seit 1957 ansässigen Betriebs verletzt wird. Die im Regionalplan niedergelegten Ziele stellen für den Vorhabenträger eine Abwägungsdirektive dar. Es liegt mithin ein Abwägungsfehler vor, da die Belange der Wirtschaft nicht mit ausreichendem Gewicht in die Abwägung eingestellt wurden und da dargestellte Alternativtrasse die Gewerbeflächen der Mandantschaft vollständig erhalte.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist in diesem Zusammenhang auf die ausgelegten Unterlagen und zitiert zusammengefasst die Stellungnahme der Höheren Landesplanungsbehörde. Demnach werden aus überörtlicher Sicht von der Landesplanungsbehörde keine Einwendungen erhoben. Im Übrigen verweist der Vorhabensträger auf den Regionalplan Ziffer BIX 3.16.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

V. Fehlende räumliche Bindung der landschaftspflegerischen Ersatzflächen an die planungsbedingten Eingriffsorte

Die Trassenplanung löst Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild aus. Diese Eingriffe sind gemäß § 15 II BNatSchG vorrangig auszugleichen oder zu ersetzen, wenn sie als unvermeidbar eingestuft werden. Gemäß S. 22 des der Trassenplanung beigefügten landschaftspflegerischen Begleitplans wird eine Ersatzfläche benannt. § 15 II S. 3 BNatSchG schreibt aber über die bloße Ausweisung der Flächen noch vor, dass die Ersatzmaßnahmen an den betroffenen Naturraum gebunden sein müssen. Damit wird klargestellt, dass es nicht ausreicht, „irgendwo“ eine Kompensation vorzusehen. Die vom landschaftspflegerischen Begleitplan ausgewiesene Ersatzfläche liegt bei nordöstlich der Ortslage Zangenstein, mithin 12 km entfernt von Nabburg. Die geforderte räumliche Bindung muss aufgrund dieser erheblichen Entfernung verneint werden.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger berichtet, dass Ausgleichsmaßnahmen auch in der Gemeinde Schwarzhofen liegen. Dort waren diese auch ausgelegt. Weitere Einzelheiten können in der Unterlagen 9 insbesondere im Maßnahmenblatt Nr. 15 A nachgelesen werden. Die Naturschutzbehörden stimmten in der Anhörung zur Tektur v. 27.01.2017 dem Kompensationskonzept des Vorhabensträgers zu.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

VI. Ablehnung der Trasse

Die geplante Trassenführung wird aufgrund der fehlerbehafteten Abwägung ausdrücklich abgelehnt. Nicht nur die Belange der Mandantschaft werden in unverhältnismäßiger Weise entweder nicht erkannt oder fehlerhaft in die Abwägung eingestellt. Auch die Belange der Anlieger der geplanten Trasse

sind nicht mit ausreichendem Gewicht in die Planung aufgenommen worden. Darüber hinaus bestünde durch die dargestellte Alternativtrasse eine ungleich wirksamere und weniger eingreifende Möglichkeit, die Planziele zu erreichen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist, da es sich hier um eine Zusammenfassung handelt, auf seine bisherigen Ausführungen.

Der Einwand bleibt aufrechterhalten.

VII. Entschädigungsansprüche

Bei Durchführung der angegriffenen Planung wäre Entschädigung nach der Enteignung zu leisten für die der Mandantschaft entstehenden Rechtsverluste, so an den aufgeführten Grundflächen, Gebäuden sowie den in Anspruch genommenen Außenanlagen. Nach vorläufigen Berechnungen würden Kosten für die bauliche Neuerrichtung der durch die Trasse abzubrechenden oder auch nur beeinträchtigten Gebäude in Höhe von mehr als 5 Millionen Euro entstehen, Grundstückersatzbeschaffungskosten noch nicht mit einberechnet.

Hinzu kommen die Folgekosten, die sich aus sonstigen der Mandantschaft entstehenden Vermögensnachteilen ergeben, die durch die Verlegung ganzer Betriebsteile aufgrund mangelhafter Verwertbarkeit der Restflächen entstehen. Durch die Zerschneidung verlieren die Restflächen für die BayWa ihren Wert, was ebenfalls zu entschädigen ist. Bei Enteignung nur eines Grundstücksteils oder eines Teils eines räumlich oder wirtschaftlich zusammenhängenden Grundbesitzes sind bekanntermaßen auch die Nachteile zu entschädigen, die den Restbesitz betreffen.

Die Zerschneidung der Betriebsgrundstücke verletzt das verfassungsrechtlich geschützte Recht der Mandantschaft am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, die Privatnützigkeit des Grundstücks Fl.-Nr. 1102 erleidet eine erhebliche Einschränkung. Geschützt werden das Interesse des Eigentümers an der Beibehaltung des Grundstückszuschnitts sowie das Recht auf Fortsetzung des Betriebs im bisherigen Umfang nach den schon getroffenen betrieblichen Maßnahmen. Deshalb ist für den Betrieb bzw. die betroffenen Betriebsteile der BayWa der entgangene Gewinn zu ersetzen. Die noch zu ermittelnden Gewinne werden im Rahmen der Entschädigung über 20 Jahre zu kapitalisieren sein.

Ergebnis der Erörterung:

Im Einvernehmen mit dem Einwender wird auf eine Erörterung verzichtet.

Die Einwende werden voll aufrechterhalten.

VIII. Einlegung von Rechtsbehelfen

Die Mandantschaft wird alle zur Verfügung stehenden Rechtsbehelfe gegen die inmitten stehende Planung ausschöpfen. Insbesondere wird Klage gegen

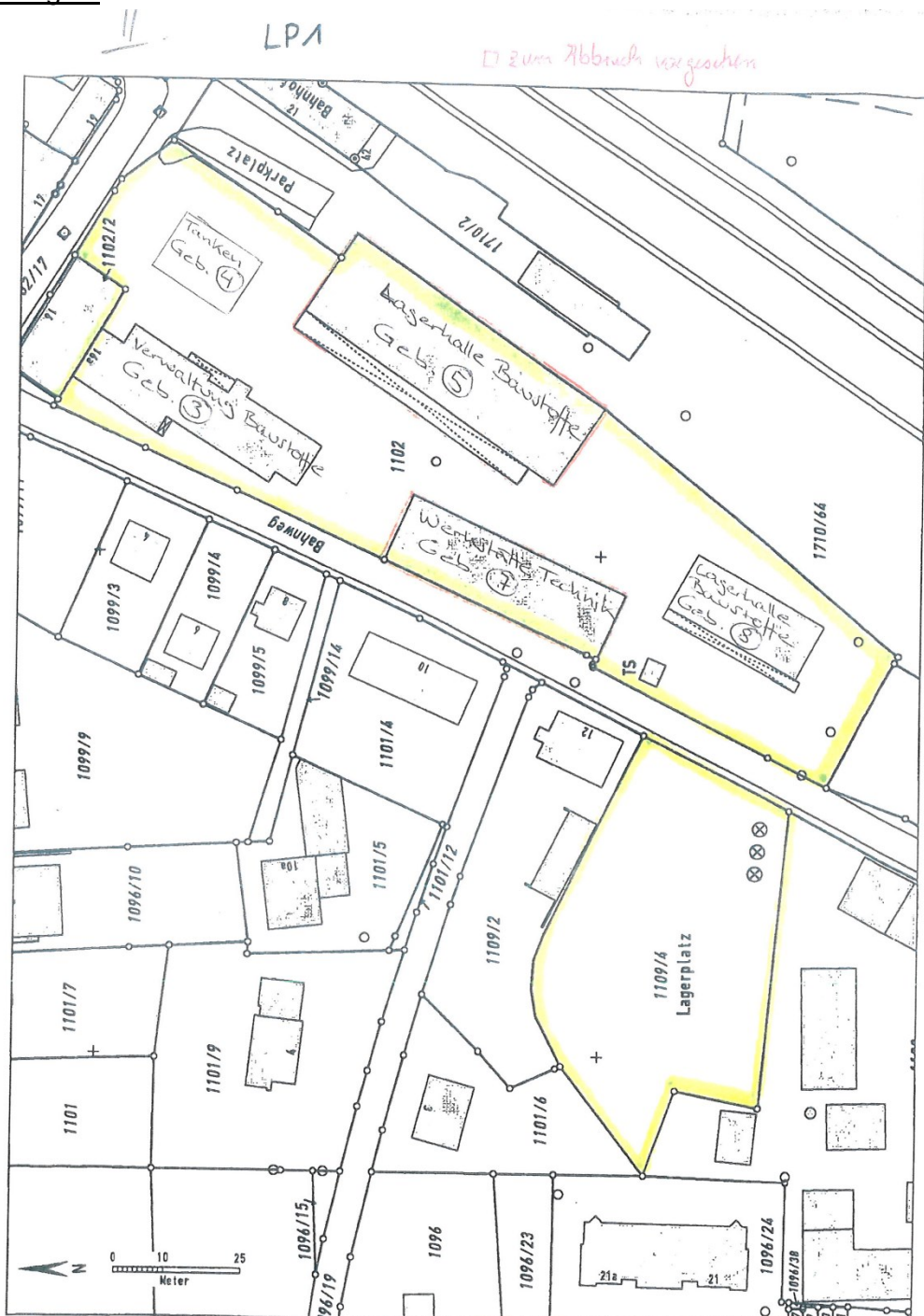
den Planfeststellungsbeschluss erhoben werden, sofern sich der Plan nicht grundlegend dergestalt ändert, dass die wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Mandatschaft berücksichtigt werden.

Ergebnis der Erörterung:

Auf eine erneute Erörterung wird sowohl vom Einwender und auch vom Vorhabensträger verzichtet. Auf die bisherigen Ausführungen im Rahmen der Erörterung zu diesem Thema wird verwiesen.

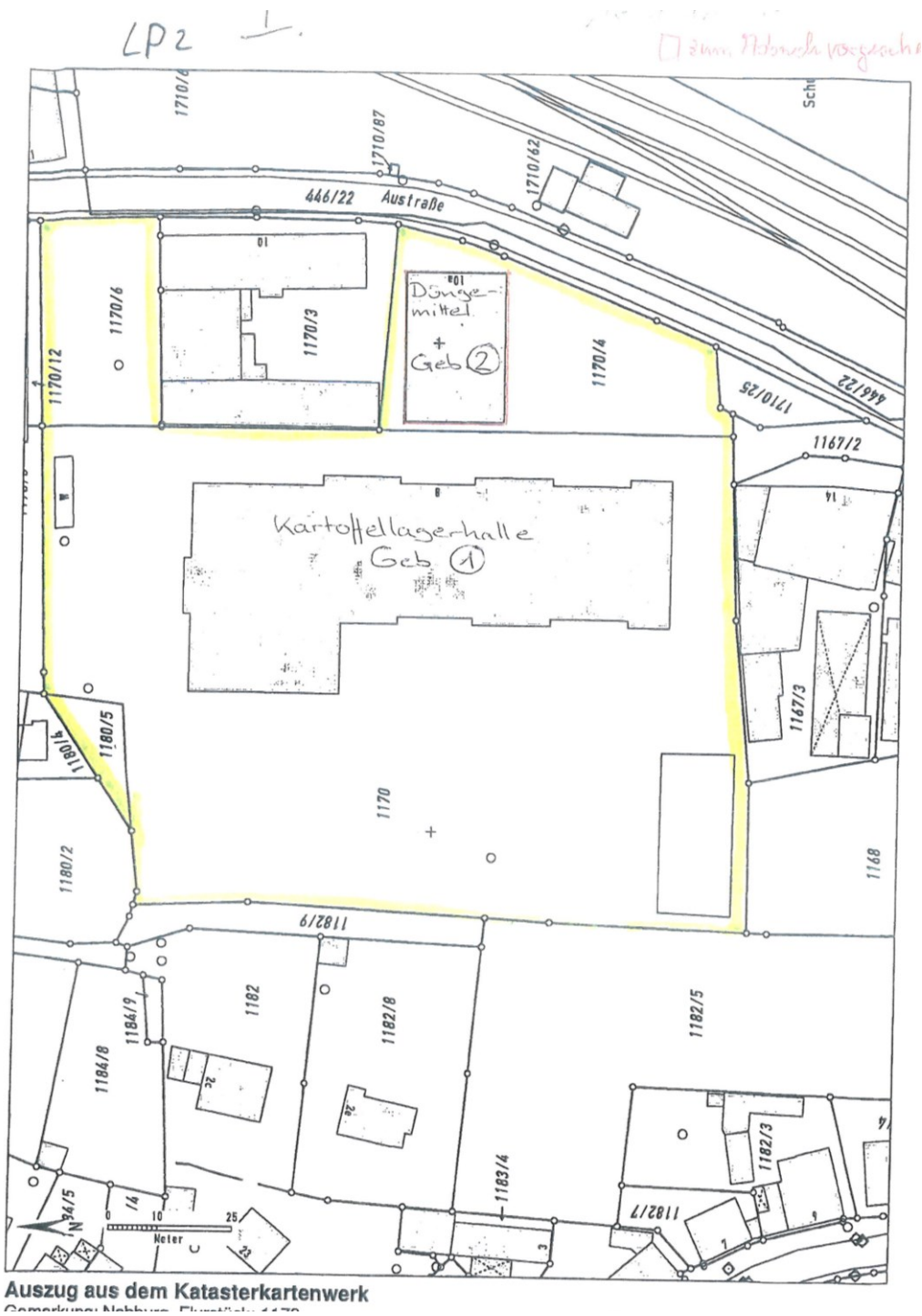
Der Einwand wird aufrechterhalten.

Anlagen:

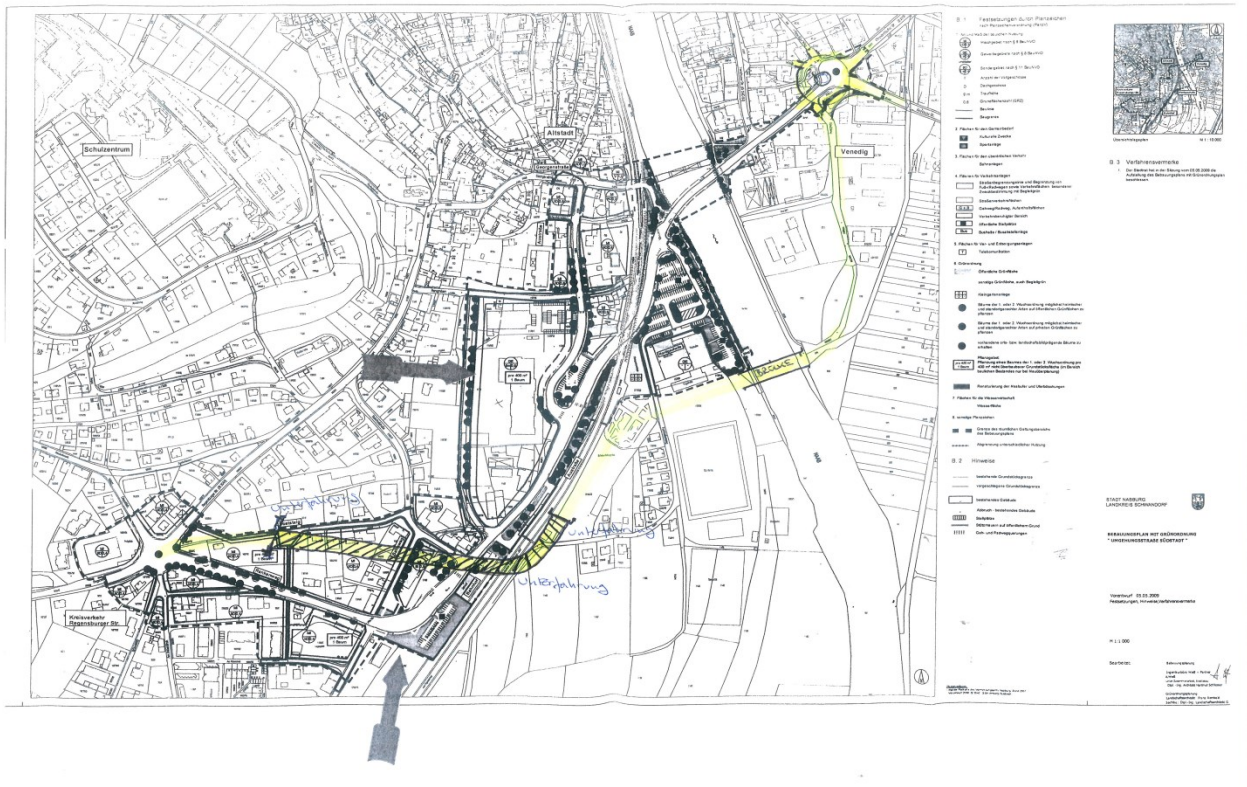


Auszug aus dem Katasterkartenwerk

Skizze Lageplan 1



Skizze Lageplan 2



Skizze Lageplan 3

Auslegung der Tekturunterlagen vom 27.01.2017

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 24.04.2017:

in der obigen Angelegenheit nehmen wir Bezug auf die Bekanntmachung vom 28.02.2017 sowie den ausgelegten tektierten Plan vom 27.01.2017.

Vorausgeschickt verweisen wir auf unsere namens und in Vollmacht unserer Mandantschaft, der Firma BayWa AG, unter dem 21.01.2011 erhobenen Einwendungen gegen den am 22.10.2010 aufgestellten Plan. Diese Einwendungen werden ausdrücklich vollumfänglich aufrechterhalten.

Unter Bezugnahme auf die ausgelegten Tekturunterlagen tragen wir namens und in Vollmacht unserer Mandantschaft die folgenden ergänzenden Einwendungen vor:

1. Verkehrsuntersuchung

Trotz der gemäß der aktualisierten Verkehrsuntersuchung zur Beseitigung des Bahnübergangs in Nabburg, 10/2016, für das Jahr 2013 prognostizierten geringeren Verkehrsbelastung von demnach 16.600 Kfz/24h ist die geplante Trasse als unterdimensioniert und völlig ohne Flächenreserven geplant anzusehen. Insbesondere im Bereich der Grundstücke unserer Mandantschaft soll eine wesentliche Engstelle entstehen, die im Verlauf des Rankenwegs nur knapp in die bestehende Bebauung eingepasst werden kann.

Auch wenn nach der aktuell vorgelegten Verkehrsprognose nunmehr redu-

zierte Verkehrsströme erwartet werden, wird mit der tektierten Trasse kaum auf veränderte Verkehrsströme zu reagieren sein, wodurch sie die im Innerortsbereich von Nabburg eigentlich von ihr zu lösenden Verkehrsprobleme nicht hinreichend bewältigen kann. Damit verstößt die tektierte Trasse (weiterhin) gegen das Gebot der Problembewältigung.

2. Fehlerhafter Anschluss ...

... der unter Ziff. II.2. unseres Schriftsatzes vom 21.01.2011 dargestellten Alternativtrasse und weiterer Alternativen trotz zwischenzeitlichem Grundstückserwerb

- a) Die gemäß tektiertem Erläuterungsbericht vom 27.01.2017 zur Planfeststellung, Ziff. 4.5.5., ausgeschlossene Variante, die das Eigentum unserer Mandatschaft deutlich weniger in Anspruch nehmen würde, wäre entgegen den Ausführungen im Erläuterungsbericht selbstverständlich ebenfalls geeignet, das Ziel der Planung, nämlich die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs in Nabburg erfüllen.

Mit einer leistungsfähigen Verbindung der Ortsteile von Nabburg über die Naab hinweg im dargestellten Bereich wie in der Variante beschrieben, wäre die Funktionsfähigkeit des innerörtlichen Verkehrs auch bei Entfernung des höhengleichen Bahnübergangs gewährleistet. Insbesondere ist bei dieser Variante davon auszugehen, dass der Durchgangsverkehr nochmals deutlich effektiver vom historischen Stadtzentrum von Nabburg fortgeleitet würde. Auch die deutlich geringere Immissionsbelastung, insbesondere der Wohngebiete entlang des Rankenwegs bei Verwirklichung der Variante, wurden im Rahmen der Variantenprüfung gerade nicht berücksichtigt, obwohl ausweislich der Ergebnistabelle Beurteilungspegel ersetzt, vom 27.01.2017, es insbesondere an den auch zum Wohnen geeigneten Grundstücken „Am Haberstroh“ sowie „Am Rankenweg“ zu teilweise deutlichen Richtwertüberschreitungen kommt.

Damit wurde eine gegenüber der Planfeststellungstrasse deutlich geringer in das private Eigentum eingreifende und hinsichtlich der Immissionsbelastung der Anlieger deutlich vorzugswürdigere Trasse fehlerhaft aus den Planungen ausgeschieden, was dem Problembewältigungsgebot widerspricht und die vorliegende Planung rechtswidrig macht.

Ergebnis der Erörterung:

Auf eine erneute Erörterung wird im gegenseitigen Einvernehmen verzichtet, nachdem die Varianten bereits besprochen wurden.

Der Einwand wird aufrechterhalten

- b) Ebenfalls nicht verfolgt und soweit ersichtlich auch nicht im Rahmen der weiteren Variantenprüfung im Zuge der Tektur angedacht wurde eine Führung der Trasse unter wesentlicher Aufnahme des Poststeigs. In dieser Variante könnten die mandatschaftlichen Flächen und insbesondere deren Betriebsgebäude geschont sowie das wesentliche Ziel der Planfeststellung, die

Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs erreicht werden. Die Einschleifung in den Poststeig könnte im Bereich der bereits jetzt bestehenden Einmündungen in die Austraße erfolgen, was deutlich weniger in die Betriebsflächen und damit den Betriebsablauf eingreifen würde als die jetzt gewählte Planfeststellungstrasse.

Ergebnis der Erörterung:

Auf eine erneute Erörterung wird im gegenseitigen Einvernehmen verzichtet, nachdem die Varianten bereits besprochen wurden.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- c) Ebenfalls nicht geprüft wurde im Zusammenhang mit dem wohl im Zuge der Tekturerarbeitung erfolgten Grundstückserwerben, insbesondere des Grundstücks Fl.-Nr. 1190/2 eine weitere, das Eigentum der Mandantschaft deutlich geringer in Anspruch nehmende Alternativführung der Trasse. Diese könnte nun vom Rankenweg kommend über das wohl bereits erworbene Grundstück Fl.-Nr. 1190/2 sowie den unbebauten Lagerplatz auf Fl.-Nr. 1109/4 führen, so dann den Bahnweg kreuzen und das Betriebsgelände der BayWa südlich umfahrend im Bereich des Bahnhofs wieder in die Austraße einzuschleifen. Zwar würden auch hier Flächen unserer Mandantschaft in Anspruch genommen werden müssen. Allerdings könnte der für den Betriebsstandort Nabburg besonders schädliche Zerschneidungseffekt vermieden werden.

Diese Trassenvariante würde unter Berücksichtigung aller vor und Nachteile sowohl das Hauptziel der Planfeststellung erreichen als auch unter Beachtung des Problembewältigungsgebots eine deutliche Schonung des mandantschaftlichen Eigentums und Betriebs erzielen.

Ergebnis der Erörterung:

Auf eine erneute Erörterung wird im gegenseitigen Einvernehmen verzichtet, nachdem die Varianten bereits besprochen wurden.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

3. Fehlerhafter Ausschluss der Existenzgefährdung des Betriebs unserer Mandantschaft

Nach wie vor wird unsererseits eingewandt, dass trotz des angebotenen Ersatzgrundstückes östlich der BAB A 93 die gewählte Trassenlösung unter Zerschneidung und teilweiser Beseitigung des mandantschaftlichen Betriebsstandorts zu einer Existenzgefährdung des Betriebs führt. Die bisher angebotene Verlagerungsvariante für Teile des Betriebs auf Ersatzgrundstücke wird nicht dazu führen, dass die Existenz des BayWa-Standorts in Nabburg gesichert wird.

Wichtige Synergieeffekte der auch räumlich miteinander vernetzten Betriebsparten in Nabburg werden im Zuge einer etwaigen Verlagerung ebenso verloren gehen, wie sich dies dann voraussichtlich auch auf die grundsätzliche Beibehaltungsprognose eines Standorts in Nabburg auswirken dürfte. Bezüglich der räumlichen Zusammenhänge der einzelnen Sparten und die aus der

vorliegenden Trassenplanung resultierenden Wirkungen verweisen wir, um Wiederholungen zu vermeiden, auf unseren Schriftsatz vom 21.01.2011.

Die Ausführungen im tektierten Erläuterungsbericht zum Ausschluss jeglicher Existenzgefährdung des Betriebs unserer Mandantschaft bei Erstellung der „Planfeststellungstrasse“ sind daher ausdrücklich als fehlerhaft zurückzuweisen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger hat dem Einwender zwei Ersatzgrundstücke angeboten. Diese liegen nebeneinander. Die Gesamtfläche der angebotenen Grundstücke ist deutlich größer als die Gesamtflächen der beiden BayWa-Komplexe (Austraße und Bahnhof) zusammen. Die Flächen liegen in einem neuzeitlichen Gewerbegebiet und sind erschlossen. Ferner besteht auf den angebotenen Flächen die Möglichkeit einer Betriebserweiterung, die im Gegensatz auf den vorhandenen Standorten nicht gesehen wird. Der Vorhabensträger hat die Geeignetheit des angebotenen Ersatzlandes überprüfen lassen. Die Überprüfung ist positiv verlaufen. Der Vorhabensträger führt noch aus, dass die angebotenen Flächen in einem rechtsgültigen Bebauungsplan liegen und als Gewerbegebiet ausgewiesen sind.

Der Einwender sieht trotz dieses Angebotes seinen Betrieb am Standort Nabburg nicht gesichert.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Der Einwender trägt ergänzend vor, dass aus seiner Sicht eine Geeignetheit des Ersatzlandes im Hinblick auf die zu verlagernden Betriebssparten in seiner Tiefe noch nicht geklärt ist, die Notwendig wäre, hier wie die Vorhabensträger von einer Geeignetheit zu sprechen (insbesondere ausreichende herzustellender Gewässerschutz, für die Werkstätte etc.).

Der Einwand wird aufrechterhalten.

4. Mangelnder Hochwasserschutz für Grundstück Fl.-Nr.: 1170

Durch Verlegung der Austraße werden Überschwemmungsflächen gem. Gefahrenkarte HQ 100 bzw. Hochwassergefahrenflächen beschnitten. Zwar wird hierfür gem. Erläuterungsbericht, Tektur vom 27.01.2017, ein Rückhaltebecken geplant. Allerdings dürfte durch die Verlegung der Austraße und der zusätzlichen Versiegelung unmittelbar an der Grundstücksgrenze zum mandantschaftlichen Grundstück Fl.-Nr.: 1170 die Hochwassergefahr entsprechend auch das dort aufstehende Betriebsgebäude betreffen.

Eine entsprechende Sicherung des mandantschaftlichen Gebäudes für die dann neu entstehenden Hochwassergefahren ist soweit ersichtlich, im vorliegenden Erläuterungsbericht bzw. in der Tektur nicht vorgesehen. Mithin dürfte das Eigentum meiner Mandantschaft, ausgelöst durch die vorliegende, tektierte Planung hochwassergefährdet sein, was einen Verstoß gegen das Gebot Problembewältigung darstellt.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger berichtet, dass die Hochwassergefahrenflächen vom Wasserwirtschaftsamt ausgewiesen wurden und vom Vorhabensträger in der Planung berücksichtigt sind. Das Gebäude auf dem Flurnummer 1170 ist, so der Vorhabensträger, wie bisher ausreichend vom Hochwasser geschützt. Die geplante Maßnahme führt zu keiner Verschlechterung der jetzigen Situation. Die verfahrensgegenständliche Planung wurde vom Wasserwirtschaftsamt geprüft und nicht beanstandet. Der Vorhabensträger sichert zudem ein Beweissicherungsverfahren zu.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

5. Mangelnde Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes.

Zweifel bestehen hinsichtlich der korrekten Abarbeitung und Würdigung der einschlägigen Verbotstatbestände. Insbesondere was die Bachmuschel, aber auch die betroffenen Fledermausarten betrifft, dürften die Voraussetzungen für artenschutzrechtliche Ausnahmen nicht gegeben sein. Diesbezüglich fehlt es unseres Erachtens ebenfalls an einer hinreichenden Alternativenprüfung.

Insbesondere fraglich ist auch eine hinreichende Bestandsaufnahme hinsichtlich etwaiger Fledermausvorkommen bzw. von deren Lebensstätten an den bei Verwirklichung der vorliegenden Trassenplanung abzubrechenden Gebäuden unserer Mandantschaft. Eine diesbezügliche ausreichende Berücksichtigung wird ausdrücklich bezweifelt.

Die vorliegenden Untersuchungen zum Artenschutz gemäß Tektur vom 27.01.2017 sind nicht geeignet, insbesondere die Betroffenheit europarechtlich geschützter Arten den Anforderungen der §§ 44 ff. BNatSchG entsprechend abzuarbeiten.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger hat im Rahmen der Tekturplanung umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Sie liegen den Planfeststellungsunterlagen zugrunde. Bei 3 Arten (Muscheln) ist eine Projektwirkung nicht auszuschließen. Daher wurden in den Unterlagen Vermeidungsmaßnahmen aufgezeigt. Bei der Bachmuschel kann nicht 100%ig bei temporären Eingriffen in die Naab sichergestellt werden, dass einzelne Exemplare getötet werden. Folglich wurde eine Ausnahmegenehmigung beantragt. Die Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung sieht der Vorhabensträger als gegeben an.

Etwaige Fledermausvorkommen wurden vom Vorhabensträger nicht vorgefunden. Vorsorglich hat er trotzdem auch hier eine Ausnahme vom Tötungsverbot beantragt, da nicht auszuschließen ist, dass tageweise Fledermäuse bei Abbrucharbeiten angetroffen werden können. Er weist jedoch darauf hin, dass entsprechende Vermeidungsmaßnahmen wie in den Unterlagen beschrieben bei einer eventuellen Realisierung des Vorhabens geplant sind.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

6. Weiterhin keine Berücksichtigung der Belange unserer Mandantschaft

Die vorliegende Tektur des Plans berücksichtigt trotz unserer Ausführungen vom 21.1.2011 in keinsten Weise die wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Mandantschaft. Insofern muss nochmals deutlich darauf hingewiesen werden, dass unsere Mandantschaft alle zur Verfügung stehenden Rechtsbehelfe gegen die inmitten stehende Planung ausschöpfen würde, sollte sich diese nicht unter Berücksichtigung unserer Einwendungen grundlegend ändern.

Ergebnis der Erörterung:

Auf eine Erörterung wird einvernehmlich verzichtet.

Der Einwand bleibt weiterhin aufrecht.

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

Einwendungsführer 105

B-105 [REDACTED]
[REDACTED] und [REDACTED]
[REDACTED] beide vertreten durch Labbé&Partner mbH, Postfach 10 09 63,
80083 München Schreiben vom 24.04.2017

Erschienen sind [REDACTED] und Herr [REDACTED]. [REDACTED] ist vom [REDACTED] [REDACTED] mit einer Vollmacht ausgestattet worden, um die Belange als Sachverständiger zu vertreten. Auf den Schriftsatz vom 18.04.2018 wird verwiesen.

Auslegung der Antragsunterlagen vom 22.10.2010

Vorgetragen wird mit Schreiben vom 27.01.2017:

Die Mandatsvollmacht für den Einwendungsführer zu 1 liegt bei. Die Vollmacht für den Einwendungsführer zu 2 wird nachgereicht.

Gegen die ausliegende Planung in Form der Tekturplanung vom 27.01.2017 erheben wir namens und im Auftrag unseres Mandanten folgende Einwendungen:

1.

Der [REDACTED] wird vorliegend als Wahrnehmer politischer Interessen für seine Mitglieder und die Bürger Nabburgs tätig.

Die [REDACTED] ist (unter anderem) Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 479, Gern. Nabburg und damit mittelbar eigentumsbetroffen.

2.

Inhaltlich richtet sich die Einwendung maßgeblich gegen die Trassenführung. Das renommierte Planungsbüro VIAREGG-RÖSSLER GmbH hat im Auftrag unserer Mandantschaft eine Alternativvariante entworfen und diese dem Vorhabensträger in den Jahren 2012 bis 2016 zugänglich gemacht. Die genaue Planung fügen wir vollständig nochmals als **Anlage 1** bei. Wir machen diese zum Gegenstand dieses Einwendungsschriftsatzes.

Die entwickelte Alternativvariante schneidet in nahezu allen Aspekten besser ab und drängt sich somit auf.

Die aktuell durch den Vorhabensträger verfolgte Vorzugsvariante ist mithin **abzulehnen**

und das Planfeststellungsverfahren

einzustellen,

sofern an dieser Trassierung festgehalten wird.

2.1

Gelegentlich werden im Einwendungsverfahren vorgeschlagene Alternativtrassen durch die Planfeststellungsbehörden recht pauschal mit der Argumentation abgelehnt, dass die Planfeststellungsbehörde Trassenalternativen nur prüfen müsse, sofern sich diese als einzig richtige Variante aufdrängen. Auch die Gerichte würden sich bei einer Überprüfung eines Planfeststellungsbeschlusses an diesen Prüfungsmaßstab halten.

Wir zitieren hier aus dem Urteil des VG Leipzig vom 03.07.2013, 1 K 108/11 zum Straßenbauvorhaben „S 31 - Ortsumgehung Mügeln/Schweta“:

„Die Auswahl unter verschiedenen, für ein Vorhaben in Frage kommenden Trassenvarianten ist ungeachtet hierbei zu berücksichtigender rechtlicher zwingender Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung. Sie ist gerichtlicher Kontrolle nur begrenzt auf erhebliche Abwägungsmängel hin zugänglich. Eine Planfeststellungsbehörde handelt nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Es ist nicht Aufgabe des Gerichts, durch eigene Ermittlungen ersatzweise zu planen und sich hierbei von Erwägungen einer "besseren" Planung leiten zu lassen. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonender darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urt. v. 10.10.2012, a.a.O.; Beseht v. 23.6.2009-9 VR 1.09; Beseht v. 12.4.2005-9 VR 41/04 -, jeweils juris).“

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger weist darauf hin, dass sich diese Variante nicht aufdrängt.

Der Einwender ist anderer Auffassung und verweist hierzu auf den vorhandenen Schriftsatz.

Ergänzt wird vom Vorhabensträger, dass die angesprochene Variante aus seiner Sicht eine völlig andere Planung ist, auf die er, da sie von einem anderen Verkehrsträger geprägt ist, und auch auf dessen Planungshoheit keinen Einfluss hat. Er stellt in Frage, ob es sich hierbei um eine ernstzunehmende Variante handelt (Aliud).

Der Einwender entgegnet, dass in der vorliegenden Planung sehr wohl in die Eisenbahnanlage eingegriffen wird. Insbesondere sind eine große Eisenbahnbrücke im Zuge der Staatsstraße und eine weitere Fußgängerunterführung auf Höhe des vorhandenen Bahnüberganges geplant. Hierzu wird auf die Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- 2.1.1. Diese oftmals geäußerte Rechtsauffassung ist in dieser Schärfe nur bedingt richtig. Wir verweisen hierzu auf die Grundsätze zur Alternativenprüfung, die das BVerwG in seinem aktuellen Urteil vom 22.11.2016, 9 A 23.15, nochmals klargestellt hat:

„Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen (stRspr, vgl. BVerwG, Urteile vom 6. November 2013 - 9 A 9.12 - Buchholz 11 Art. 28 GG Nr. 165 Rn. 27 und vom 28. April 2016 -9A 9.15- NVwZ 2016, 1710 Rn. 174 m.w.N.).“

Dies entspricht auch der bei Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, Rn. 3871 ff. (mit umfassenden Rechtsprechungsnachweisen) geäußerten Rechtsauffassung. Die Planfeststellungsbehörde hat hiernach die Alternativen einzubeziehen, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht kommen (Erbguth, NVwZ 1992, 209; Hoppe/Beckmann, DÖV 1990, 769; Schlarmann, DVBl 1992, 871).

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger berichtet, dass ihm diese Ausführungen bekannt sind und auch dass sie auch der ständigen Rechtsprechung seit langer Zeit zuzuordnen sind. Bei der vorliegenden Planung wurde dieser Rechtsgrund berücksichtigt. Und obwohl sich diese Alternative, die der Einwender vorbringt, aus Sicht des Vorhabensträgers nicht aufdrängt, wurde sie untersucht.

Im Übrigen handelt es sich um vorgetragene Belange gegen die Planungsfeststellungsbehörde, die heute nicht erörtert werden.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- 2.1.2 Wozu eine zu stark eingeschränkte Prüfung möglicher Alternativen führen kann, zeigt aktuell das Straßenbauvorhaben „B 180n Ortsumgehung Aschersleben“ in Sachsen-Anhalt. Der entsprechende Planfeststellungsbeschluss wurde beklagt, wobei der Unterzeichnende den Kläger vertreten hat. Obwohl es sich um ein Vorhaben des vordringlichen Bedarfs handelt, erklärte das BVerwG den Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und zwar u.a. deshalb, weil der Vorhabensträger eine sich aufdrängende Variante für eine Baustraße (nicht die eigentliche Bundesstraße!) nicht sorgfältig geprüft hat.

Näheres kann dem Urteil des BVerwG vom 22.11.2016, 9 A 23.15 entnommen werden.

Eine sorgfältige Trassenuntersuchung ist auch in vorliegendem Fall angezeigt, da der Einwendungsführer bei Festhalten an der Vorzugstrasse eine Klage gegen den Beschluss ins Auge fasst.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger möchte sich dazu nicht äußern.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

2.2

Der Vorhabensträger geht im Rahmen des Erläuterungsberichts zur Tekturplanung (nur) auf Seite 35 auf die Alternativvariante ein.

2.2.1 Die oberflächliche Behandlung der Alternativtrasse überrascht und entspricht nicht der üblichen, sorgfältigen und angezeigten Prüfung eines Trassenvorschlags. Der Vorhabensträger setzt sich mit dieser offensichtlich nicht tiefgehend auseinander und lehnt diese mit einigen pauschalen, nicht unterlegten Behauptungen ab.

Eine echte Darstellung und ein echter ernsthafter Vergleich der Trassenvarianten fehlen.

Dies überrascht insbesondere deshalb, weil im Vorfeld der Tekturplanung über ca. 5 Jahre eine intensive Abstimmung mit diversen Besprechungsterminen zwischen dem Büro VIAREGG-RÖSSLER GmbH und dem Vorhabensträger, sowie der Deutschen Bahn und dem Wasserwirtschaftsamt, stattfand. Insbesondere wurde in einer weit überobligatorischen Arbeitsleistung durch die VIAREGG-RÖSSLER GmbH im Jahre 2015 eine umfassende Planung erarbeitet, bestehend aus einer 30seitigen Stellungnahme (22.07.2015) und zahlreichen Abbildungen. Vorgelegt wurde außerdem ein hydrogeologisches Fachgutachten der igi CONSULT GmbH vom 23.10.2014. Dieses fügen wir als **Anlage 2** bei und machen es vollumfänglich zum Inhalt dieses Einwendungsschriftsatzes.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger hat sich mit den Vorschlägen der Firma Viaregg Rössler GmbH in den vergangenen Jahren auseinandergesetzt. Die Gespräche zwischen dem Vorhabensträger der Deutschen Bahn und dem Wasserwirtschaftsamt werden bestätigt. Das Ergebnis dieser Auseinandersetzung ist in den Tekturunterlagen vom 27.01.2017 enthalten. Diese Vorschläge sind nach Ansicht des Vorhabensträgers mit zahlreichen Defiziten versehen und werden von ihm als nicht weiter zu untersuchende Variante ausgeschlossen.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

2.2.2 Angesichts dieser Bearbeitungstiefe und der geführten Abstimmungen überrascht und enttäuscht es, dass der Vorhabensträger auf die Alternative auf nicht einmal einer Seite im Erläuterungsbericht eingeht.

Sowohl die Planfeststellungsbehörde, als auch der Vorhabensträger wissen aus zahlreichen Verfahren, dass ein ordentlicher Variantenvergleich völlig anders aussieht.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger sieht das anders, er geht davon aus, dass seine Ausführungen des Erläuterungsberichts in den Unterlagen 1 ausreichend sind.

Der Einwander erhält seinen Einwand aufrecht.

2.2.3 Dieses Defizit wiegt so schwer, dass auf Basis der aktuellen Planfeststellungsunterlagen eine Fortführung des Verfahrens nicht möglich ist.

Das Verfahren ist **einzustellen**, jedenfalls aber darf es bis zur Vorlage eines sorgfältigen Trassenvergleiches und einer entsprechenden Ergänzung der Planfeststellungsunterlagen **nicht fortgeführt** werden, was hiermit

beantragt

wird.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger möchte sich hierzu nicht äußern.

Diese Auffassung wird vom Einwander und von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

2.2.4. Soweit aus der kurzen Abhandlung der Alternativtrasse im Erläuterungsbericht überhaupt die Gründe für deren Ablehnung hervorgehen, stützt sich diese auf folgende Behauptungen:

- Ausgeprägte Hoch- und Grundwasserproblematik
- Sehr nah an der Bebauung liegendes Behelfsgleis. Sehr hohe Stützmauern
- Mehrjährige Bauzeit mit massivsten Beeinträchtigungen
- Eingeschränkte Erreichbarkeit der Ortsteile Ledermühle und Haindorf während der Bauzeit
- Mehrkosten

Diese vorgetragenen Negativmerkmale verfangen allesamt nicht. Vielmehr ist gerade die **Vorzugsvariante** unter diesen Gesichtspunkten **abzulehnen**, sie schneidet gegenüber der Alternative deutlich schlechter ab.

2.2.5 Besonderes Augenmerk ist darauf zu lenken, dass der Vorhabensträger die im Jahre 2015 durch das Büro VIEREGG-RÖSSLER GmbH erstellte Planung anscheinend eigenmächtig intern nachteilig verändert hat, offenbar um diese als gegenüber der Vorzugstrasse nachrangig darstellen zu können. Deutlich wird dies an der Unterstellung auf Seite 35 des Erläuterungsberichts, wonach bei der Alternative das Trogbauwerk grund- und hochwasserdicht erstellt werden müsse.

Diese Unterstellung trifft für die von dem Büro VIEREGG-RÖSSLER erstellte Variante schlichtweg nicht zu. Anders als die Vorzugsvariante ist eine grund- und hochwasserdichte Errichtung des Troges gerade nicht notwendig (siehe Ziff. 2.3.6 und Gutachten igi CONSULT GmbH).

Warum der Vorhabensträger lediglich eine eigene, offensichtlich bewusst negativ abgewandelte Form der Variante VIEREGG-RÖSSLER im Erläuterungsbericht aufgreift und nicht diese Variante in Reinform, bleibt unbegründet und wird auch nicht nachvollziehbar mit rechtsstaatlichen Argumenten erläutert werden können.

Ergebnis der Erörterung:

Die seinerzeit von Vorhabensträger betrachtete Variante des Büros Vieregg-Rössler wurde als planerische Idee bewertet. Diese Idee wurde dahingehend ergänzt, sodass sie aus der Sicht des Vorhabensträgers als realisierbar betrachtet werden könnte.

Der Einwender weist darauf hin, dass die seinerzeitige Idee aus 2013 eine Planung darstellt.

Der Einwand bleibt aufrechterhalten.

2.2.6 Zu den einzelnen Argumenten gegen die Alternativtrasse im Erläuterungsbericht nehmen wir nunmehr Stellung. Selbstverständlich gehen wir hierbei von der durch das Büro VIEREGG-RÖSSLER GmbH eingereichten Planung mit Stand 2015 ohne die durch den Vorhabensträger vorgenommenen Änderungen aus. Gerade diese Alternativvariante ist vorzugswürdig und drängt sich als einzig richtige Trassenvariante auf.

Diesem Einwendungsschriftsatz ist zur Verdeutlichung als **Anlage 3** eine Stellungnahme von Herrn Dr. Martin Vieregg vom 24.04.2017 zur Trassenabwägung im aktuellen Erläuterungsbericht beigelegt, der als Verfasser der Alternativvariante Stellung zu dieser und den behaupteten Nachteilen bezieht. Diese Stellungnahme machen wir vollumfänglich zum Inhalt dieser Einwendung.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger möchte sich hierzu nicht äußern.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

2.3

Zu den einzelnen Punkten:

- 2.3.1 Sowohl die Alternativvariante, als auch die Vorzugsvariante führen zwangsläufig zum Verlust von Retentionsraum an der Naab. Soll ein entsprechender Verlust zwingend vermieden werden, kann das Vorhaben schlichtweg nicht umgesetzt werden, sog. "Nullvariante".

Bei der Alternativvariante entfallen nördlich der Naabbrücke und im Bereich des Parkplatzes der Nordgauhalle insgesamt ca. 200 m³ Retentionsräume.

Allerdings wird in der Alternativplanung südlich der Naabbrücke der alte Turnhallenweg abgetragen, was zu einer Schaffung von mehreren 1.000 m³ Retentionsräume führt. Schlussendlich erhöht sich der Retentionsraum bei der Alternativvariante, die Hochwassersituation verbessert sich.

In der Vorzugsvariante liegt der Verlust von Retentionsraum wohl bei 450m³ (d.h. höher als bei der Alternative).

Diesbezüglich ist die Alternativtrasse vorzugswürdig.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger ergänzt zu den Ausführungen im Erläuterungsbericht, dass durch seine geplante Maßnahme ein Retentionsraumverlust von 1.100 m³ und gleichzeitig eine Neuschaffung von Retentionsräumen von 4.500 m³ entstehen würden. Dies bedingt einem Retentionsraumüberschuss von 3.400 m³. Diese Berechnungen sind dem Wasserwirtschaftsamt zur Verfügung gestellt worden und wurden bei der Prüfung nicht beanstandet. Es wird auf der Seite 55 der Tekturunterlagen vom 27.01.2017 und die Unterlage 10.4 Seite 6 verwiesen.

Der Einwender stellt fest, dass entsprechend seinen Ausführungen bei seiner Alternativvariante lediglich der Retentionsraumverlust 200 m³ beträgt.;im Gegensatz zur verfahrensgenständlichen Lösung von 1.100 m³.

Die Retentionsraumverluste der Verfahrenslösung resultieren aus der neuen Brücke, dem Wegfall der alten Brücke, aus dem Trogbauwerk und aus den Straßendämmen, so der Vorhabensträger.

Bei der Alternativvariante ist dies ebenfalls die neue Brücke, ein Trog und Straßendämme, so der Einwender. Der Einwender wehrt sich im Wesentlichen gegen die Äußerung des Vorhabensträgers, dass seine Alternativtrasse hinsichtlich der Hochwassersituation ungünstiger sei.

Der Vorhabensträger bemerkt, dass es durch das Eingreifen des (Bahn)Trots der zu verlegenden Bahnlinie zu einer Verringerung des Abflussquerschnittes der Naab kommt.

Dem widerspricht der Einwender nicht.

Der Einwand bleibt aufrechterhalten.

- 2.3.2 Bezüglich der Belegung und Auslastung des Behelfsgleises bei der Alternativtrasse ist noch völlig offen, ob dieses während der Bauarbeiten überhaupt weiter genutzt wird oder ob nicht ohnehin während der Bauzeit eine Stilllegung der Bahnstrecke erfolgt. Die DB hat sich hier noch nicht festgelegt. Die Bahnlinie Marktredwitz-Regensburg ist jedoch im Bundesverkehrswegeplan

zum Ausbau vorgesehen. Längere bauzeitbedingte Sperrungen sind bei vergleichbaren Projekten durchaus üblich.

Vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses haben der Vorhabensträger bzw. die Planfeststellungsbehörde verbindlich zu ermitteln, ob und wie der Bahnverkehr während der Bauzeit abgewickelt wird. Es handelt sich um einen Belang von erheblichem Gewicht, der nicht im Nachgang zum Planfeststellungsbeschluss geklärt werden kann (Verbot des Konflikttransfers). So lange diesbezüglich keine verbindlichen Informationen vorliegen kann ein Planfeststellungsbeschluss nicht erfolgen.

Sollte der Bahnverkehr während der Bauarbeiten ruhen stellt sich diesbezüglich kein Problem, auch nicht mit der Alternativtrasse.

Selbst wenn die Strecke weiter bedient werden soll, ergeben sich hier keine durchgreifenden Bedenken. Der ohnehin nur geringe Zugverkehr mit 48 Zügen pro Tag kann eingleisig abgewickelt werden. Ein entsprechendes Konzept für den Zugverkehr wurde im Rahmen der Planungen durch das Büro VIAREGG-RÖSSLER GmbH erstellt und ist dem Vorhabensträger bekannt.

Zur Belastung während der Bauzeit:

Eine unzumutbare Belastung für die Bebauung in der Nähe des Behelfsgleises wird nicht auftreten. Der Mindestabstand der Gleismitte zur Bebauung beträgt 3 m (Gasthaus nördlich der Schreinerei). Im fraglichen Bereich befinden sich keine Eingänge und kaum Fenster; zudem wird wegen der Weichen am Anfang und Ende der Behelfstrecke ohnehin die Geschwindigkeit der Züge stark reduziert sein, was einer höheren Lärmentwicklung entgegenwirkt.

Die entsprechenden Belastungen treten jedoch bei der Vorzugsvariante mindestens in gleichem Umfang, wahrscheinlich sogar noch erheblicher auf. Nach den Planungen des Vorhabensträgers sollen innerhalb von 60 Stunden u.a. 40 bis 100 Bohrpfähle gesetzt werden.

- Vollständiger Abbau der Gleise
- Baufeldfreimachung
- Betonieren und Aushärten von Schablonen für Bohrpfahlwände
- Setzen von bis zu 100 Bohrpfählen (Zeitbedarf pro Pfahl 2 - 4 Stunden).

Hinzuweisen ist darauf, dass die soeben dargestellten Arbeiten oftmals nur nacheinander ausgeführt werden können, da die Arbeiten zeitlich voneinander abhängen und zudem die schweren Baumaschinen nicht beliebig gleichzeitig eingesetzt werden können.

Vielmehr ist hier von einer mehrwöchigen Vollsperrung auszugehen oder von der Notwendigkeit der Errichtung eines Behelfsgleises - mit den oben skizzierten Folgen, die der Vorhabensträger jedoch nur bei der Trassenalternative negativ anrechnet, nicht bei seiner eigenen Variante.

Darüber hinaus ist diese Tätigkeit extrem lärm- und erschütterungsintensiv und wird die unmittelbar anliegende Bebauung stark in Mitleidenschaft ziehen. Die Richtwerte der AW Baulärm werden hier nicht eingehalten werden können.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist auf die Ausführung der DB Netz AG vom 17.04.2017. Nachdem hat die Bahn mitgeteilt, dass sie die Bahnbrücke im Zuge der Staatsstraße und die Fußgängerbrücke eigenständig plant und errichtet.

In Ergänzung erklärt der Vorhabensträger dass er in davon unabhängigen Abstimmungsgesprächen mit der DB AG eine mögliche Sperrung der angesprochenen DB Strecke, wie vom Einwender beschrieben, für nicht möglich hält. Diese Sperrung wurde von Seiten der DB AG als nicht akzeptabel angesehen. Es wird dem Einwender anheimgestellt, sich diese von der DB AG selbst bestätigen zu lassen. Die Bahn hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass bahntechnische Provisorien den eisenbahntechnischen Vorschriften entsprechen müssen. Insofern widerspricht der Vorhabensträger der Aussage, dass der Mindestabstand zur Bebauung mindestens 3 m zur Gleismitte betragen muss.

Der Einwender führt insbesondere an, dass für die Herstellung des Trogbauwerkes der verfahrensgegenständlichen Lösung unter der Bahnlinie unter Umständen auch eine Sperrung des Bahnverkehrs berücksichtigt wird.

Der Vorhabensträger hat zu einer detaillierteren Betrachtung der Bahnbrücke im Zuge der Staatsstraße das Fachplanungsbüro SSF-Ingenieure beauftragt. Dieses Büro ist zwischenzeitlich auch von der DB Netz AG für die weiteren Planungsschritte (Entwurfsplanung) beauftragt. Nach derzeitiger Schätzung sind für die Herstellung der (Bahn-)Brücken zum einen 130 Stunden und zum anderen zusätzlich 40 Stunden an Sperrpausen für die Bahnlinie nötig. Nachdem die DB AG die Bauwerke baut und plant, liegt es in ihrem Gestaltungsspielraum die Sperrpausen gegebenenfalls anzupassen. Die zu errichtende Fußgängerunterführung ist vom Volumen deutlich geringer und kann in einer eigenen Sperrpause von rd. 72 Stunden realisiert werden. Auch bei diesem Bauwerk liegt die Planung der Ausführung an der DB AG.

Der Einwender geht in seinen Ausführungen nicht davon aus, dass die gegenständliche Eisenbahnstrecke wegen der Baumaßnahme in Nabburg für einen längeren Zeitraum stillgelegt wird. Vielmehr könnte bei größeren Ausbauprojekten der DB, bei der eine längere Stilllegung erfolgt, das Vorhaben in Nabburg ohne Behelfsgleis realisiert werden. Diese Überlegung basiert auf Beobachtungen bei vergleichbaren Bauvorhaben an Schienenwegen. Konkrete Aussagen von Seiten der DB AG liegen dem Einwender hierzu nicht vor. Der Einwender verweist hinsichtlich der Positionierung des Behelfsgleises auf die Anlage 1 (Schwarz vom 17.02.2015, 3. Darstellung von oben).

Der Vorhabensträger hat bei Profil 1+035 der Bahnachse neu einen Querschnitt konstruiert, der eine mögliche Darstellung des Behelfsgleises beinhaltet. Das Behelfsgleis würde in dieser Darstellung ein Gebäude in seiner Fassade tangieren. Die Skizze wird der Planfeststellungsbehörde noch übergeben.

Dem Einwender ist diese Querschnittsskizze bekannt und bei ihm vorrätig.

Der Vorhabensträger weist darauf hin, dass das gegenständliche Behelfsgleis des Einwenders in weiterem Verlauf den Mühlweg bzw. Hinterer Mühlweg beansprucht. Dies bedeutet, dass flankierende Maßnahmen für die Erschließung der Gebäude und Ortsteile am und entlang und über dem Mühlweg hinaus erforderlich sind.

Der Einwender entgegnet, dass nach Durchführung seiner Variante der Mühlweg besser als jetzt angeschlossen ist. Der Mühlweg könnte durch die Stadt Nabburg gegebenenfalls ausgebaut werden. Nach Aussage des Einwenders wäre dieser Ausbau nicht Bestandteil der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme.

Der Vorhabensträger weist darauf hin, dass ein eventuelles Behelfsgleis zu zusätzlichen Eingriffen in öffentlichen und privaten Grund erfordern würde.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- 2.3.3 Der pauschale Vorwurf der hohen Stützmauern bei der Alternativvariante ist nicht gerechtfertigt. Der Vorhabensträger übersieht geflissentlich oder sogar absichtlich, dass bei der Alternativvariante hohe Wände nur sehr punktuell vorgesehen sind. Auch lässt der Vorhabensträger unerwähnt, wie hoch die "hohen Wände" eigentlich sind. Die maximale Höhe der Stützmauer beträgt punktuell 5m und zwar am Grundstück Austraße 7.

Wiederum verschweigt der Vorhabensträger, dass bei seiner Vorzugsvariante beispielsweise im Bereich der Nordgauhalle die Bahntrasse 3m über dem Gelände verlaufen soll und diese von nochmals 4 m hohen Lärmschutzwänden umgeben sein wird.

Insgesamt ragt die Vorzugsvariante (mit Stützmauern) damit 7 m über den Geländebestand auf, die Alternativvariante nur 5 m.

Ein ganz entscheidendes Argument für die Alternativvariante ergibt sich im Bereich der Georgenstraße. Nach der Vorzugsvariante wird dort aus östlicher Richtung die Blickbeziehung über die Naab zur wertvollen historischen Altstadt durch eine 4m hohe Wand zerstört.

Anstatt das schöne Nabburg sieht der Betrachter eine 4 m hohe Wand.

Dieses Defizit existiert bei der Alternativvariante, die maßgeblich eine Tieferlegung der Bahnlinie vorsieht, nicht. Der Betrachter kann über diese ungehindert auf Nabburg sehen.

Für die Betrachter und die Stadt eine Bereicherung.

Ergebnis der Erörterung:

Zu den Stützmauern:

Der Vorhabensträger widerspricht dieser Aussage. Bei der Überprüfung hinsichtlich einer möglichen Realisierung ist aus seiner Sicht die Konkave Ausbildung der Höhenentwicklung der Bahn in räumlicher Ausdehnung und die Konvexe Ausbildung der Höhenentwicklung der Straße ebenfalls in räumlicher Ausdehnung zu berücksichtigen. Unter Beachtung dieser Betrachtungsweise können an den ungünstigsten Stellen die von der DB erforderlichen Lichtraumprofile nicht eingehalten werden. Würden diese Lichtraumprofile eingehalten werden, müsste der sogenannte Deckel angehoben werden. Dies hätte zur Folge, dass bei Beibehaltung der höhenmäßigen Platzierung des Gleises die Straßentrasse angehoben werden müsste und somit eine größere Höhendifferenz, als vom Einwender vorgetragen, entsteht.

Der Einwender entgegnet dem und verweist auf die Anlage (Anlage 2 schwarz vom 27.02.2015) und die darin enthaltenen 13 Schnittzeichnungen zur Darstellung des Höhenverlaufes von Straße und Schiene im Bereich des Kreuzungsbauwerkes. In den darin enthaltenen Schnitten ist eine lichte Höhe über den Gleisen von mind. 5,70 m enthalten. Nach seiner Aussage ist ferner eine konstruktivere Reserve im sogenannten Deckel von 0,45 m enthalten. Diese könnte bei Bedarf bereitgestellt werden und somit eine lichte Höhe von 6,15 m bis zur Gleisoberkante bereitgestellt werden. Hierzu müsste der sogenannte Deckel statisch vorgespannt werden.

Der Vorhabensträger bezweifelt diese Angaben insbesondere hinsichtlich der statischen Vorspannung des Deckels mit einer Stärke von 35 cm. Nach seiner Erfahrung ist dies technisch nicht möglich. Dies wird auch vom Fachplanungsbüro SSF-Ingenieure, [REDACTED], so gesehen. Der Vorhabensträger verweist ferner darauf, dass das nicht rechtlich verfestigte Zukunftsprojekt (Elektrifizierung) nicht Gegenstand des gegenwärtigen Planfeststellungsverfahrens ist.

Der Einwender entgegnet, dass die Elektrifizierung zwischenzeitlich im Bundesschienenwegeausbaugesetz unter lfd.-Nr. 16, Anlage 1 Abschnitt 2 enthalten ist. Umfang des Projektes sind neben der durchgehenden Elektrifizierung auch punktuelle Spurplananpassungen zur Fahrbarkeit der Zugzahlenprognose 2030. Dies könnte auch im Raum Nabburg Anpassungen zur Folge haben.

Konkretere Planungsabsichten sind dem Vorhabensträger noch der Planfeststellungsbehörde bekannt.

Der Einwender ist weiterhin der Auffassung, dass seine vorgelegten Planungsunterlagen bis auf den cm bei den Höhenentwicklungen korrekt sind. Die Planung des Einwenders orientiert sich konkret an einer vergleichbaren Maßnahme einer Bahnstrecke von Wendlingen nach Ulm. Dabei wurden die gleichen Lichtraumprofile verwendet.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

Einwendungsbefugnis:

Der Vorhabensträger trifft zur [REDACTED] und deren Verfahrensposition folgende Feststellung: Die Einwendungsbefugnis des [REDACTED] wird bezweifelt, da er in seinen Rechten nicht betroffen ist. Als bloßer Sachwalter der Allgemeinheit kann er nicht für deren Belange sprechen.

Der Einwender äußert sich hierzu nicht, ergänzt jedoch später, dass er diese Feststellung bezweifelt. Er sieht dahingehend weiterhin die Möglichkeit der Erörterung des eingebrachten Einwandes, da neben den [REDACTED] auch die [REDACTED] Einwender ist.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird über die Einwendungsbefugnis in einem möglichen Planfeststellungsbeschluss entschieden.

Für die weitere Erörterung tritt, wie bereits vorausgegangen, die [REDACTED] auf.

Lärmschutzwände entlang der Bahn:

Der Vorhabensträger weist darauf hin, dass die Lärmschutzwände entlang der Bahnlinie in der Planungshöhe der Bahn liegen und nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind.

Der Einwender befürchtet, dass bei einer Beibehaltung der vorliegenden Planung durch die Bahn Lärmschutzwände gegebenenfalls vorgesehen werden, die das Stadtbild von Nabburg aus seiner Sicht erheblich beeinträchtigen. Er geht von einer Lärmschutzwandhöhe von 5 m über Gleisoberkante aus.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- 2.3.4 Die durch den Vorhabensträger angeführten Verkehrsbehinderungen treten bei beiden Varianten auf. Auch der Vorhabensträger wird nicht ernsthaft behaupten, seine Mammutbaustelle habe keine Auswirkungen auf den Verkehrsfluss.

In beiden Fällen sind die Verkehrsbeeinträchtigungen, so bedauerlich sie sind, baustellenbedingt und nicht vermeidbar. Allerdings sind sie auf die Bauzeit beschränkt. Nach Abschluss der Baumaßnahmen sind die vom Vorhabensträger angeführten Ortsteile Ledermühle und Haindorf bei der Alternativvariante besser erschlossen als vorher.

Auch während der Bauzeit sind diese nicht vom öffentlichen Wegenetz abgeschlossen. PKW können den Schießstättweg nutzen. Für LKW muss eine bauzeitliche Ausweichstrecke errichtet werden und zwar unter Ausnutzung des bestehenden landwirtschaftlichen Wegenetzes über Haindorf.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger erläutert, dass bei Umsetzung der Vieregg-Rösler-Lösung zur Verlegung eines Behelfsgleises der (Hintere) Mühlweg überbaut werden müsste. Die vom Einwender genannten Ortsteile Ledermühle und Haindorf wie auch die Anwohner des Mühlweges würden infolge des Baubehelfs erheblich beeinträchtigt. Wohingegen die Umsetzung der verfahrensgegenständlichen Maßnahme weitgehend abseits der bestehenden Verkehrsbeziehungen errichtet werden kann. So bleibt während der überwiegenden Bauzeit die vorhandene Naabbrücke bestehen und es kann der sich anschließende Bahnübergang genutzt werden. Lediglich im Rankenweg und in der Oberviechtacher Straße ist in Teilbereichen das Vorhaben unter Verkehr herzustellen.

Der Einwender beschreibt heute erstmalig, dass seine Maßnahme grundsätzlich in zwei Abschnitten realisierbar wäre. Lagepläne liegen nicht vor. Der erste Abschnitt beginnt wie in der verfahrensgegenständlichen Lösung in der Oberviechtacher Straße auf Höhe der Einmündung der Neunburger Straße und würde im ersten Bauabschnitt nach einer Überquerung der Naab mittels einer Brücke und mit einer Kreuzung, die über der Bahntrasse zu liegen käme, weiter an die Georgenstraße mittels einer Rampe zur jetzigen Staatsstraße 2040 zurückgeführt. Ferner sieht dieser Bauabschnitt eine Fortführung vom Kreuzungspunkt bis auf Höhe des Kottek-Gebäudes vor. Von dort wird die Austraße auf Höhe der Fl.-Nr. 1710/64 angebunden. Die Fortsetzung Richtung Bahnhof und BayWa bzw. Richtung Rankenweg würde nur bei Bedarf als 2. Baustufe außerhalb der Kreuzungsmaßnahme weitergeführt werden.

Der Vorhabensträger verweist auf eine frühere Verkehrsuntersuchung, die nicht Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen ist, wo dieser Planfall untersucht wurde. Das Ergebnis dieser Untersuchung führte zum Ausschluss dieser Verkehrslösung. Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, gegebenenfalls die vom Vorhabensträger genannten Unterlagen anzufordern.

Der Einwender verweist auf eine Verkehrsmengenkarten vom 24.11.2009, die bezüglich der Antragstrasse, ausgelegt waren.

Der Vorhabensträger verweist auf eine in der Tektur vorgenommene Aktualisierung die weitgehend zu gleichen Werten führt. Der Vorhabensträger weist weiter daraufhin, dass aus den vom Einwender geschilderten Planungsabläufen und geänderten Planvorschlägen nicht hervorgeht, wie die Abwicklung des Verkehrs im Zuge der Staatsstraße 2040 bewältigt werden wird.

Hierzu führt der Einwender aus, dass er für die Bauphase den Verkehr nach der Naabbrücke Richtung Turnhallenweg vorbei an der Nordgauhalle zum Verkehrsgarten führt. Von dort wird das Verkehrsaufkommen über einen provisorischen Bahnübergang Richtung Austraße geführt werden. Von dort kann der Verkehrsteilnehmer über das bereits vorhandene Straßennetz wieder zur bestehenden Staatsstraße 2040 zum Beispiel über die Bahnhofstraße/ Austraße oder Rankenweg oder Ramgraben fahren.

Der Vorhabensträger verweist hinsichtlich der Ausführungen zum provisorischen Bahnübergang wie zu Provisorien im Allgemeinen, dass diese(r) nach seinen Erkenntnissen von der Bahn nicht genehmigt werde(n). Somit ist der genannte provisorische Bahnübergang wie ein dauerhafter Bahnübergang auszubilden.

Der Einwender bestätigt dies hinsichtlich der sicherheitstechnischen Anforderungen. Im Fall einer zeitweisen Stilllegung der Bahnstrecke in der Folge anderer Baumaßnahmen der DB AG würde die Sicherungstechnik am provisorischen Bahnübergang entfallen.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

- 2.3.5 Die seitens des Vorhabensträgers völlig pauschalen, unbezifferten und unbegleiteten Mehrkosten der Alternativvariante sind schlichtweg falsch.

2.3.5.1

Nach den auf den Preisstand 2015 kalkulierten Kosten liegt die Vorzugstrasse bei ca. 33,1 Mio €, während die Alternative ca. 23,3 Mio € kostet. Bei Stilllegung der Bahnlinie während der Bauzeit besteht noch weiteres Einsparpotential. Bei den Kosten für die Vorzugsvariante sind die umfassenden durch diese verursachten Entschädigungsverpflichtungen noch nicht in vollem Umfang berücksichtigt. Insbesondere die Ablöse der diversen abzurechnenden Gebäude, z.B. der Tankstelle und des BayWa Gebäudes werden nochmals mit einem siebenstelligen Betrag zusätzlich zu Buche schlagen.

Die Behauptung bezüglich der Mehrkosten überrascht und enttäuscht gerade deshalb, weil durch das Büro VR im Jahr 2015 eine aktualisierte Kostenkalkulation für beide Varianten als Grundlage für weitere Diskussionen übergeben wurde. Hierauf erfolgte keine Reaktion.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger bestreitet die Kostenvorteile bei der Vieregg-Rösler-Lösung in der kalkulierten Höhe.

Der Einwender führt aus, dass in Folge der aufgetretenen Gneis-Problematik aus seiner Sicht zusätzliche Kosten entstehen, die zu einer weiteren Schere beim Kostenvergleich führen (siehe Einwand).

Der Vorhabensträger verweist hierzu auf seine Ausführungen vom Montag, die von der Planfeststellungsbehörde sinngemäß übertragen werden können.

Sinngemäße Übertragung:

Der Vorhabensträger bestätigt, dass fester Fels angetroffen wurde und dies in den bisherigen Planungen bereits berücksichtigt wurde.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

2.3.5.2.

Zum Thema Kostenkalkulation sei noch darauf hingewiesen, dass der Vorhabensträger zur besseren Darstellung seiner Vorzugsvariante offenbar mit zweierlei Maß misst. Er geht nach den Berechnungen des Büros VIAREGG-RÖSSLER GmbH für die Errichtung des Trogbauwerks für die Vorzugsvariante von Kosten von ca. 224 €/m³ aus, bei der Alternative jedoch von 639 €/m³. Woher der dreifache Kostenansatz stammt, bleibt offen. Dieser kann denkbare nicht richtig sein, da bei der Alternative, anders als bei der Vorzugsvariante, weder Bohrpfahlwände, noch eine Injektionssohle notwendig werden.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger kann die obigen Ausführungen nicht nachvollziehen zudem werden sie von ihm bestritten. Insbesondere vertritt er die Auffassung, dass auch der Bahntrog hochwasser- als auch grundwassersicher ausgeführt werden müsse.

Der Einwander verweist auf das beiliegende Gutachten der Firma igi, Anlage 2 blau vom 23.10.2014.

Der Vorhabensträger widerspricht den Aussagen des Gutachtens und verweist auf schwankende Grundwasserstände, die mit der Naab korrespondieren. Im Übrigen, so der Vorhabensträger, fordert die DB auch bei Bauprovisorien eine Hochwasserfreiheit. Diese Hochwasserfreiheit gilt auch für den Endzustand. Für das bauprovisorische 20-jährige Hochwasser wird die Hochwassersicherheit nicht gewährleistet, da das vom Einwander beauftragte Ingenieurbüro, das nach Angaben des Einwenders schwerpunktmäßig für die DB arbeitet, es nicht für erforderlich hält.

Der Endzustand des Troges unterscheidet sich, so der Einwander, nicht von der Hochwassersicherheit der Antragslösung.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

2.3.6. Zusammengefasst ist der Alternative ausschließlich ein längeres Behelfsgleis und ein temporärer Bahnübergang als nachteilig anzukreiden. Demgegenüber stehen erhebliche greifbare Vorteile gegenüber der Planvariante:

- Keine Großbohrpfahlwände nötig
- Bei der Vorzugstrasse reichen die Großbohrpfahlwände bis zu 13 m tief. Bei der Alternative liegt die Tunnelsohle maximal 5 m tief

- Anders als bei der Vorzugsvariante ist keine wasserdichte Baugrube erforderlich, da diese bei der Alternative oberhalb des Grundwassers liegt. Bei Hochwasserereignissen kann die Baugrube ausweislich der hydrogeologischen Untersuchung kontrolliert geflutet und danach wieder trockengepumpt werden. Besondere Hochwasserschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.
- Gesamtvolumen des Troges bei der Vorzugsvariante ca. 38% höher als bei der Alternativvariante
- Bei der Alternativlösung ist nur ein Kreuzungsbauwerk erforderlich, bei der Vorzugsvariante zwei
- Weniger Eingriff in Gebäudebestand bei Alternativvariante (dadurch weniger Rechtsbeeinträchtigung Dritter und weniger Entschädigungsverpflichtungen)
- Kosteneinsparung von ca. 10 Mio. € gegenüber der Vorzugstrasse.

Schlussendlich drängt sich die Alternativvariante unter nahezu allen Punkten als besser, Verkehrs- und kostengünstiger auf. Ihr ist der Vorzug zu geben, während die bisherige Vorzugstrasse zu verwerfen ist. Angesichts der ausführlich dargestellten Argumente für die Alternative würde ein die Vorzugstrasse festsetzender Beschluss einer gerichtlichen Prüfung nicht standhalten.

Ergänzend verweisen wir nochmals auf die Stellungnahme des Büros VIEREGG-RÖSSLER GmbH vom 24.04.2017.

Ergebnis der Erörterung:

Einvernehmlich wird auf eine Erörterung verzichtet.

3.

Unabhängig von dem Variantenvergleich mit der Trassenalternative machen wir auf drei Fakten aufmerksam, welche der Realisierbarkeit der Vorzugsvariante entgegenstehen (können). Da nur eine vollumfänglich rechtmäßige Maßnahme planfestgestellt werden darf, sind diese Punkte im Planfeststellungsverfahren zu klären bzw. das Verfahren bei Bedarf einzustellen. Hinsichtlich des aus unserer Sicht falsch angegebenen Nutzen-Kosten-Faktors ist zu untersuchen und seitens des Vorhabensträgers klarzustellen, ob eine Realisierung des Projektes ohne Fördermittel überhaupt erfolgen kann. Wenn nein fehlt es an der Planrechtfertigung des Vorhabens.

Ergebnis der Erörterung:

Einvernehmlich wird auf eine Erörterung verzichtet.

3.1

Bei der Vorzugsvariante müssen bis zu 100 Bohrpfähle im Gleisbereich in den Untergrund eingeschlagen werden. Dies ist technisch nicht möglich, wenn die Gesteinhärte größer als 80 Kilonewton/mm² ist. Der Untergrund von Nabburg, insbesondere im Uferbereich der Naab, ist sehr felsig. Es ist nicht ausgeschlossen, sondern vielmehr wahrscheinlich, dass sich im designierten Baufeld Felsen von entsprechender Härte und mehr befinden. Dann aber ist die Vorzugsvariante technisch nicht umsetzbar. Dies hat der Vorhabensträger bislang kaum bedacht und noch nicht vollumfassend untersucht. Dies ist noch im Planfeststellungsverfahren nachzuholen, da eine technisch unmögliche Maßnahme nicht planfeststellungsfähig ist. Sollte der Vorhabensträger auf eine alternative Herstellung ausweichen müssen, hat dies wiederum Auswirkungen auf den oben angestellten Variantenvergleich und wird zudem Mehrkosten bei der Vorzugsvariante nach sich ziehen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist darauf, dass die verfahrensgegenständliche Trasse realisierbar ist. Auf die Ausführungen zu Ziffern 2.3.2 (Einwendungsschreiben) des Büros SSF-Ingenieure wird verwiesen.

Bei der gegebenen technischen Machbarkeit bleiben, so der Einwander, die Mehrkosten weiterhin ungeklärt.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

3.2

Der Vorzugsvariante soll nach den Planfeststellungsunterlagen der extrem hohe Nutzen- Kosten-Faktor von 6,6 zukommen, wodurch nach unserem Kenntnisstand umfassende Fördermittel abgerufen werden können. Dies ist fehlerhaft. Tatsächlich dürfte der Faktor negativ sein.

Ein Großteil des volkswirtschaftlichen Nutzens entfällt bei der Vorzugsvariante auf unterstellte Fahrzeitverkürzungen. Allerdings entstehen solche durch die Vorzugsvariante nicht, vielmehr werden sich die Fahrzeiten faktisch verlängern.

Weiterhin erhöht sich die Fahrstrecke vom Stadtteil Venedig bis zur Altstadt aufgrund der neu geplanten Straßenführung um ca. 500 m. Dies bedeutet bei summierter Betrachtung alle zwei Wochen einen Umweg, welcher dem Erdumfang entspricht. Hinzu kommt die Ampel im Bereich der Kreuzung Austraße, welche zu weiteren Fahrzeitverlängerungen und Staus führen wird. Diese Verzögerungen haben erheblichen Einfluss auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung, welche sehr empfindlich auf Fahrzeitverlängerungen reagiert.

Schlussendlich wird nach der Vorzugsvariante die Verkehrsbelastung in Nabburg umwegebedingt steigen und zwar in der Austraße um 4.600 Kfz/Tag, in der Bahnhofstraße um 1.810 Kfz/Tag und in der Regensburger Straße um 2.270 Kfz/Tag.

Der (auch volkswirtschaftliche) Vorteil der Vorzugsvariante hält sich insbesondere angesichts der Kosten von mehr als 33 Mio. € in engen Grenzen.

Die Variante ist auch deshalb abzulehnen.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger berichtet, dass bei der Fortschreibung des Ausbauplans die Maßnahme geprüft wurde und seither für bauwürdig eingestuft ist. Die entsprechende Einstufung in die höchste Dringlichkeit ist gegeben.

Der Einwander bezweifelt die Richtigkeit der durchgeführten Nutzungskostenanalyse. Er verweist auf eine Eisenbahnmaßnahme, die vom Bundesverwaltungsgericht geprüft wurde. Aufgrund einer fehlerhaften Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde der Planfeststellungsbeschluss aufgehoben. (Stichwort: S-Bahn-Verschwenk Fürth/Nürnberg). Seit 2012 wurden Änderungen an der Planung vorgenommen, insbesondere ist jetzt die Ampel an der Einmündung Austraße geplant. Bei der VR-Lösung ist alternativ nach den Ausführungen des Einwenders auf dem Kreuzungspunkt über der Bahn bei der Anbindung der Georgenstraße auch ein Kreisverkehr möglich.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

3.3.

Hinzu kommt, was in den Planfeststellungsunterlagen nicht hinreichend berücksichtigt wird, dass die Bahnstrecke Marktredwitz – Regensburg in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen worden ist. Diese Strecke soll künftig als eine Hauptstrecke für den deutschen Güterverkehr fungieren. Mit einem erheblichen Güterverkehr und mithin erheblicher Lärmbelastung ist zu rechnen.

Diese Überlegungen sind bereits in das vorliegende Planfeststellungsverfahren einzubeziehen. Das Lärmproblem des Güterverkehrs wird bei der Vorzugsvariante nur dadurch geregelt werden können, dass innerhalb der Ortslage durchgehend Lärmschutzwände von voraussichtlich 4 m Höhe errichtet werden müssen. Angesichts der leichten Dammlage wird das Gesamtbauwerk, bestehend aus Gleisdamm mit Lärmschutzwand ca. 6 – 7 m hoch aufragen. Die Bahntrasse bildet ein massives Sichthindernis in Nord-Süd Richtung, teilt die Stadt Nabburg optisch und beeinflusst das Stadtbild der schönen Stadt Nabburg nachhaltig negativ.

Dieses Problem wird bei der Alternativvariante bereits im Vorfeld entschärft. Durch die Troglage und den geplanten Tunnel wird hier ein baulicher Lärmschutz im Untergrund geschaffen, der die Errichtung der unansehnlichen und störenden Lärmschutzwände größtenteils obsolet macht. Nur die Alternativvariante bezieht daher die künftige Entwicklung des Schienenverkehrs hinreichend ein und sorgt für einen stadtbildverträglichen Lärmschutz.

Ergebnis der Erörterung:

Der Vorhabensträger verweist auf die heutigen Ausführungen insbesondere, dass die Planungen der DB AG nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens sind.

Die Einwander verweisen ebenfalls auf die hierzu gemachten Ausführungen.

Der Einwand bleibt aufrechterhalten.

4.

Für den Einwendungsführer [REDACTED] als Eigentümer der Fl.-Nr. 479, Gem. Nabburg weisen wir insbesondere darauf hin, dass durch die umfassenden Planungen und Bauarbeiten des Vorhabensträgers massive Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit des Grundstücks entstehen werden.

Die Planung des Vorhabensträgers erfordert jedenfalls bauzeitbedingt ein komplexes Umleitungssystem, um einen vernünftigen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Angesichts der umfassenden Bauarbeiten, die sich durch ganz Nabburg ziehen werden, sind erhebliche Mehrbelastungen der nicht direkt von den Baumaßnahmen betroffenen Straßen zu erwarten.

Der Einwendungsführer ist als Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 479, Gem. Nabburg, gegenüber seinen Mietern verpflichtet, für eine funktionierende Erschließung und Sicherstellung des Ziel- und Quellverkehrs zu sorgen.

Dies wird bei den massiven Bauarbeiten nur eingeschränkt möglich sein. Wir

beantragen

daher, gemeinsam mit dem Einwendungsführer ein Verkehrskonzept während der Bauzeit abzustimmen. Dies muss eine vernünftige Erreichbarkeit des o.g. Grundstücks sicherstellen.

Zudem wird insbesondere die Fl.-Nr. 479, Gern. Nabburg, während der Bauzeit extrem verlärmert werden. Diese Beeinträchtigungen sind auf das absolute Mindestmaß zu beschränken. Die Vorgaben der AW Baulärm sind einzuhalten, was nochmals explizit

beantragt

wird.

Diesbezüglich fehlt eine vertiefte Untersuchung in den Planfeststellungsunterlagen. Insbesondere wurden für das Grundstück Mühlweg 2 (Fl.-Nr. 479, Gern. Nabburg) keine Beurteilungspegel bestimmt, obwohl dieses nur ca. 50 m von der Baustelle entfernt liegt.

Sollten Mieter aufgrund der zur Planfeststellung anstehenden Baumaßnahme (insbesondere wegen Baulärm oder eingeschränkter Erschließung) Mietminderungen geltend machen, hat der Vorhabensträger als Verantwortlicher für die Störungen diese dem Einwendungsführer vollumfänglich zu erstatten.

Dies wird hiermit

beantragt.

Ergebnis der Erörterung:

Die Fl.-Nr. 479 ist derzeit nicht bebaut. Ein Bauantrag wurde zwar eingereicht, aber von der Baugenehmigungsbehörde abgelehnt. Der Einwender strebt zwecks der Bebaubarkeit eine Baugenehmigung an.

Der Vorhabensträger ergänzt noch, dass dieses Grundstück bei einer evtl. Realisierung der Maßnahme jederzeit erschlossen bleibt. Der Vorhabensträger stimmt die evtl. nötigen Verkehrskonzepte mit der zuständigen Kommune insbesondere der Stadt Nabburg ab. Eine explizite Abstimmung mit dem Einwender wird abgelehnt.

Der Einwender befürchtet, dass bei einer evtl. Realisierung der verfahrensgegenständlichen Maßnahme insbesondere in Folge der Realisierung der Fußgängerunterführung anstelle des jetzigen Bahnüberganges sein Grundstück durch Hochwasser der Naab beeinträchtigt wird.

Auf Rückfrage der Planfeststellungsbehörde bestätigt der Einwender, dass er die einschlägigen Auslegungsunterlagen zur Hochwasserproblematik nicht eingesehen hat.

Der Vorhabensträger möchte sich zu diesem Einwand nicht äußern.

Der Einwand wird aufrechterhalten.

5.

Angesichts des umfangreichen Diskussionsbedarfs bezüglich der Trassenvarianten

beantragen

wir auf jeden Fall die Durchführung eines Erörterungstermins. Dieser wird nicht nur durch den Unterzeichner, sondern auch durch Herrn Dr. Vieregg, der seine Planung gerne umfassen erläutern wird, wahrgenommen werden. Wir bitten daher um rechtzeitige Terminsabstimmung.

Rein vorsorglich weisen wir bereits jetzt darauf hin, dass sich der Unterzeichnende vom 15.09. - 06.10. im Jahresurlaub befindet.

Für weitere Abstimmungen und Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Ergebnis der Erörterung:

Ein Erörterungsbedarf besteht nicht.

Anlage 1 – blau (VR zu aktuellen Fragen)

Anlage 

VIEREGG - RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung



**Bahnübergang Nabburg - zu aktuellen Fragen
der baulichen Lösungen von Straßenbauamt
und VIEREGG-RÖSSLER GmbH**

München, den 22.7.2015

Auftraggeber: 

Emdenstr. 11 D-81735 München
Tel.: 089/260236-55
E-Mail: vieregg@vr-transport.de
Internet: www.vr-transport.de

Geschäftsführer:
Dr. Martin Vieregg
Registergericht: München HRB 94833
IBAN: DE04 7933 0111 0000 7705 04

Flessabank München
BLZ: 79330111
Konto-Nr.: 770 504
USt-IdNr.: DE129487819



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Vorwort	3
2. Kurzfassung	4
3. VR-Variante	10
3.1 Bauablauf VR-Variante bei Altem Brückenweg	10
3.2 Höhenverläufe im Kreuzungsbereich von Straße und Schiene	11
3.3 Anstehende Optimierungen und Änderungen an der VR- Variante	13
3.4 Reduzierter Retentionsraum der Naab	15
4. Amtslösung	16
4.1 Optimierung der Amtslösung und Anpassung der Kosten	16
4.2 Bauabläufe bei der Amtslösung	20
5. Kostenrisiken und Kostenvergleich	22
6. Vergleich des Lärmschutzes von VR- und Amtslösung und Visualisierung	25
7. Be- und Entlastungen von Straßen, Nutzen-Kosten- Untersuchung	26
8. Anbindung der Georgenstraße auch bei der Amtslösung	29

1. Vorwort

Bei der letzten Besprechung am 29.1.2015 in der Landtagsgaststätte mit Staatssekretär [REDACTED] und [REDACTED] vom Ministerium, dem Landtagsabgeordneten [REDACTED], zwei Vertretern des Straßenbauamts sowie Martin Vieregg von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH sind von Staatssekretär Eck im wesentlichen zwei Fragen hinsichtlich des VIEREGG-RÖSSLER Vorschlages aufgeworfen worden: 1. Ist der Bau des Bahntroges möglich, ohne dass das Wirtshaus nördlich der Schreinerei am Alten Brückenweg abgerissen werden muß? 2. Ist der geometrische Höhenverlauf von Straße und Schiene im Kreuzungsbereich bei der Original VR-Planung korrekt oder grundlegend falsch, wie vom Straßenbauamt angenommen?

Im letzten Schriftstück der VIEREGG-RÖSSLER GmbH vom Januar 2015 wurde außerdem darauf hingewiesen, dass bei der Kostenkalkulation des Straßenbauamtes die modifizierte VR-Lösung mit gut 600 EUR pro Kubikmeter gerechnet wurde, während für den baulich schwierigeren, 4,7 m tiefer im Grundwasser verlaufenden Trog der Amtslösung nur gut 200 EUR angesetzt wird. Die Auseinandersetzung mit dieser Differenz steht bislang noch im Raum. Darüber hinaus ist die Frage offen, inwieweit die gewünschten Änderungen hinsichtlich Abflachung der Steigungen bei der Amtslösung kostenrelevant sind und möglicherweise die Kostenunterschiede der zwei Lösungen beeinflusst. Außerdem wird der Frage nachgegangen, ob der Hauptnachteil der Amtslösung, nämlich die Unterbrechung der Georgenstraße, durch eine entsprechende Modifizierung behoben werden kann.

Am 22.4.2015 wurde der VIEREGG-RÖSSLER GmbH ein großes Datenpaket mit Ausführungen des Straßenbauamtes zur Bahnübergangsbeseitigung in Nabburg übergeben. Darin sind einige Ausführungen enthalten, die eine Richtigstellung erfordern.

Ende April waren zur endgültigen Bearbeitung noch zwei Fragen offen, nämlich die Höhe der Finanzierungsvereinbarung und die Frage, ob es ein Baugrundgutachten für die Amtslösung gibt oder nicht. Diese wurden am 17.7.2015 per E-Mail von Staatssekretär [REDACTED] beantwortet.

2. Kurzfassung

Bei der letzten Besprechung am 29.1.2015 mit Staatssekretär [REDACTED] wurden zum Thema Bahnübergangsbeseitigung Nabburg vom Straßenbauamt zwei Fragen aufgeworfen, die geklärt werden müssen: 1. Ist der Bau des Bahntroges möglich, ohne dass das Wirtshaus nördlich der Schreinerei am Alten Brückenweg abgerissen werden muß? 2. Ist der geometrische Höhenverlauf von Straße und Schiene im Kreuzungsbereich bei der Original VR-Planung korrekt oder grundlegend falsch, wie vom Straßenbauamt angenommen?

Am 22.4.2015 wurde der VIEREGG-RÖSSLER GmbH ein großes Datenpaket mit Ausführungen des Straßenbauamtes zur Bahnübergangsbeseitigung in Nabburg übergeben. Darin sind einige Ausführungen enthalten, die eine Richtigstellung erfordern.

Bauablauf VR-Variante bei Altem Brückenweg

Das Straßenbauamt behauptet, für den Bau des Bahntroges bei der VR-Variante wäre es erforderlich, das Wirtshaus nördlich der Schreinerei am Alten Brückenweg abzureißen. In Anlage 1 wird dargestellt, dass dies bei einem sinnvollen Bauablauf nicht erforderlich ist: Wird zuerst eine Stützwand gebaut und dann erst das Behelfsgleis, so ergeben sich keine Platzprobleme, bei der vom Straßenbauamt angenommenen umgekehrten Reihenfolge dagegen reicht der Platz nicht aus.

Höhenverläufe im Kreuzungsbereich von Straße und Schiene

Beim vom Straßenbauamt modifizierten VR-Vorschlag verläuft die Straße bis zu 2,17 m höher als beim Original-VR-Entwurf vom September 2013. Das Straßenbauamt begründet diese Korrektur mit Konflikten im Höhenplan, auf der der Höhenverlauf der Mitte der Straße sowie der Mitte der Eisenbahntrasse eingetragen ist. Die Anlage 2 zeigt die Original VR Planung sowie die vorgeschriebenen Lichtraumprofile der Eisenbahn in Form von 13 Querschnittszeichnungen auf nur 100 m Streckenlänge. Daraus ist ersichtlich, dass der Höhenverlauf von Eisenbahn und Straße der Original VR-Planung vollkommen korrekt ist. Der Widerspruch erklärt sich daraus, dass sich das dreidimensionale Bauwerk nicht mit einer einzigen zweidimensionalen Zeichnung darstellen läßt, wie vom Straßenbauamt fälschlicherweise angenommen wurde.

Bei der VR-Lösung wird für die Eisenbahn eine lichte Höhe im Tunnel von 5,78 m unterstellt. Das Straßenbauamt bzw. [REDACTED] von der DB AG halten an einer minimalen lichten Höhe von 6,15 m fest. Dies widerspricht

sowohl den DB-Richtlinien als auch einem aktuellen Präzedenzfall bei Wendlingen. Da beim Original VR Vorschlag die Tunneldecke in Ortbeton ausgeführt wird, und diese alternativ auch mit vorgespannten und um 37 cm dünneren Fertigteilen erstellt werden kann, läßt sich ohne Änderung des Höhenverlaufs von Straße und Schiene mit Hilfe einer Decke aus Fertigbetonteilen eine lichte Höhe von 6,15 m erzielen, so dass dieses Argument nicht weiter relevant ist.

Anstehende Optimierungen und Änderungen an der VR-Variante

Alternativ zur Vergrößerung der lichten Höhe kann bei der VR-Variante der Einsatz von vorgespannten Tunneldecken-Segmenten dazu genutzt werden, entweder den Eisenbahntrog anzuheben und somit zu verkürzen oder aber den Höhenverlauf der Staatsstraße um 37 cm abzusenken.

Im Bereich des Parkplatzes der Raiffeisenbank kann die zwischen zwei Stützwänden verlaufende angehobene Georgenstraße mit Vorsprüngen für die Gehwege versehen werden, so dass keine Parkplätze mehr verloren gehen bzw. sogar zusätzliche Parkplätze für die Raiffeisenbank möglich werden.

Alternativ zur Verkehrsampel könnte die Kreuzung der Staatsstraße mit der Georgenstraße und Turnhallenweg auch als Kreisverkehr angeordnet werden.

Reduzierter Retentionsraum der Naab

Die Tatsache, dass die VR-Lösung in den Retentionsraum (Überschwemmungsbereich) der Naab eingreift und ihn stellenweise verkleinert, hat politisch vor Ort für große Aufregung gesorgt. Weniger bekannt ist die Tatsache, dass auch die Amtslösung zu einem reduzierten Retentionsraum führt, obwohl dies in den Planfeststellungsunterlagen ausgeführt ist. Diese Reduzierung ist mit 450 Kubikmetern sogar deutlich größer als bei der VR-Lösung mit nur 200 Kubikmeter.

Optimierung der Amtslösung und Anpassung der Kosten

Die Vertreter des Straßenbauamtes haben zugegeben, dass bei der Kostenkalkulation für Amtslösung und VR-Lösung mit jeweils völlig unterschiedlichen Einheitswerten (z. B. für den Quadratmeter Wand oder den Kubikmeter Erdbewegung) gerechnet wurde. Das Wesen von "Einheitswerten" ist jedoch die Einheitlichkeit über verschiedene Varianten hinweg. Im Durchschnitt liegen die Einheitswerte bei der VR-Lösung um Faktor 3 über denen der Amtslösung, so dass der Kostenansatz des Straßenbauamtes bzgl. der (modifizierten) VR-Lösung gegenstandslos ist.

Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat nun mit den Einheitswerten, die sie für den Eisenbahntrog angesetzt hat, die Kosten des Straßentroges der Amtslösung nachgerechnet. Somit werden das erste Mal die beiden Varianten mit denselben Einheitswerten kalkuliert und werden somit überhaupt vergleichbar. Da die VR-Kostenansätze etwas höher als die des Straßenbauamtes liegen, ergeben sich so Mehrkosten von rund 2,4 Mio EUR für den Trog der Amtslösung, die bei einem Vergleich von VR-Lösung mit Amtslösung bei der Amtslösung hinzuaddiert werden müssen.

Dass die VR-Kostenansätze höher sind als die des Straßenbauamtes, heißt nicht zwangsläufig, dass der Ansatz des Straßenbauamtes falsch und der Ansatz von VR richtig ist. Vielmehr muß man sich für einen Vergleich von zwei Varianten auf eine Einheitswert-Tabelle einigen.

Für die weiteren gewünschten Ergänzungen der Amtslösung, nämlich einen verbreiterten und angehobenen Gehweg, sind zusätzlich 0,6 Mio EUR und für die Abflachung der Steigung von 7% auf nur noch 5% vor der Kreuzung mit der Austraße sind 0,5 Mio EUR zu veranschlagen. Die Mehrkosten für die diskutierte Abkürzung der Austraße betragen 1,4 Mio EUR.

Die Mehrkosten summieren sich so ohne Abkürzung der Austraße auf 3,5 Mio EUR. Der Kostenvorteil der VR-Lösung gegenüber der Amtslösung erhöht sich auf 8,5 Mio EUR.

Es sind folgende kostenrelevanten Vorteile beim Bau der VR-Lösung gegenüber der Amtslösung ersichtlich:

- Es werden keine Großbohrpfahlwände benötigt.
- Bei der Amtslösung reichen die Großbohrpfahlwände 13 m tief, bei der VR-Lösung liegt die in offener Bauweise zu erstellende Tunnelsohle lediglich knapp 5 m unter Gelände.
- Es ist keine wasserdichte Baugrube erforderlich, denn der Regel-Grundwasserstand (Niedrigwasser) liegt unter der Tunnelsohle.
- Das Gesamtvolumen des Troges ist unter Berücksichtigung des inzwischen favorisierten 1,5 m verbreiterten Gehweges bei der Amtslösung um 38% größer als bei der VR-Lösung.
- Bei der Amtslösung sind zwei Kreuzungsbauwerke (St 2040 und Fuß/Radweg) erforderlich, bei der VR-Lösung nur eines.
- Die VR-Lösung greift weniger stark in bestehende Bebauung ein.

Bauabläufe bei der Amtslösung

Beim Bauablauf der Amtslösung geht das Straßenbauamt von einer 60-stündigen Vollsperrung des Bahnverkehrs aus (Wochenendpause von Freitag abend bis Montag früh).

In dieser kurzen Zeitspanne müssen nicht nur Gleise ab- und wieder aufgebaut, sondern u.a. rund 100 Bohrpfähle errichtet werden. Allein hierfür sind zwischen 1 und 3 Wochen Bauzeit erforderlich. Der vom Straßenbauamt skizzierte Bauablauf ist in dieser kurzen Zeitspanne nicht machbar. Es ist entweder eine Vollsperrung von einigen Wochen oder alternativ der Bau eines Behelfsgleises erforderlich.

Kostenrisiken

Während die VR-Lösung sich hinsichtlich der Bauabläufe schon stark konkretisiert hat und die noch offenen Fragen geklärt werden konnten, bestehen bei der Amtslösung noch einige Unwägbarkeiten:

- Kann man die Bahnlinie für mehrere Wochen sperren oder ist ein Behelfsgleis erforderlich?
- Ist der Fels so weich, dass Bohrpfahlwände überhaupt (mit bis zu 13 m Tiefe) in den Fels gebohrt werden können?
- Staut sich das Grundwasser vor den bis zu 13 m tiefen Bohrpfählen auf? Müssen wesentlich aufwendigere Grundwasserdüker statt der geplanten Hochwasserdüker erstellt werden?

Laut Auskunft von Staatssekretär ■■■ existiert zwar ein Baugrundgutachten, der Umfang des Gutachtens ist jedoch nicht bekannt. Um größere Risiken auszuschließen, müßten im Bereich der künftigen Bohrpfahlwände bis in 13 m Tiefe mehrere Probebohrungen durchgeführt worden sein. Sollten im Bereich der Bohrpfahlwände harte Felsen im Boden versteckt sein, wäre die gesamte bauliche Lösung der Amtslösung in Frage gestellt. Vor einer Entscheidung pro Amtslösung muß diese Frage sicher beantwortet worden sein.



Kostenvergleich

In der Summe dürfte die VR-Lösung nach heutigem Preisstand bei ca. 25 Mio EUR Gesamtkosten liegen, während die Kosten der Amtslösung ohne die genannten Risiken ca. 33 Mio EUR betragen (ohne weitere Risiken).

Somit bleibt die VR-Lösung im Rahmen der getroffenen Finanzierungsvereinbarung aus dem Jahr 2010 über den Betrag von 23,7 Mio EUR, während die Amtslösung den Betrag deutlich überschreitet und somit einen neuen Finanzierungsvertrag bzw. eine Nachverhandlung erfordert.

Vergleich des Lärmschutzes von VR- und Amtslösung und Visualisierung

Die Unterlagen des Straßenbauamtes zur Visualisierung und zu Lärmschutz sind irreführend bzw. falsch: Bei der Visualisierung der (modifizierten) VR-Lösung werden hohe Lärmschutzwände unterstellt (sog. Lärmvorsorge = starker Lärmschutz), während bei der Lärmberechnung bzw. Lärmkartierung niedrige Lärmschutzwände unterstellt werden (sog. Lärmsanierung = schwacher Lärmschutz). Zwischen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung liegt eine erhebliche Differenz von 11 dB für alle betroffenen Anwohner.

Somit ist sowohl die erstellte Lärmkarte der VR-Lösung als auch die Visualisierung der VR-Lösung falsch: Der Eisenbahnlärm der VR-Lösung muß definitionsgemäß für alle Anwohner um 11 dB niedriger liegen als bei der Amtslösung und bei der Visualisierung, bei der die Lärmschutzwände zwar in der korrekten hohen Variante dargestellt wurden, ist der Straßenverlauf der St 2040 um bis zu gut 2 m zu hoch eingezeichnet.

Es gibt politische Bestrebungen, dass für die Ausbaustrecke auch der strengere Lärmschutz (Lärmsanierung) gelten soll. Dies würde dann bei der Amtslösung zu 2 m höheren Lärmschutzwänden mit einer Gesamthöhe von 4 m führen, die bislang noch nicht visualisiert wurden. (Anlage 4) Im Bereich des des Gasthauses wäre die die Lärmschutzwand dann 6,35 m hoch (!).

Be- und Entlastungen von Straßen, Nutzen-Kosten-Untersuchung

Neu in den Unterlagen des Straßenbauamtes von April 2014 ist eine Karte der Verkehrsbelastung der einzelnen Straßen bei der VR- und bei der Amtslösung. Daraus ist ersichtlich, dass bei der Amtslösung durch das Unterbrechen der Georgenstraße erhebliche Umwegverkehre generiert werden, die in der Summe zu einem erheblichen Mehrverkehr führen. In der Summe ergibt sich zwar durch die Beseitigung des Bahnübergangs eine Fahrzeitverkürzung von rund 50 Stunden pro Tag, doch der Umweg zusammen mit dem Zeitverlust der Ampelanlage an der Austraße summiert sich auf rund 200 Stunden.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung der Amtslösung weist einen hervorragenden Nutzen-Kosten-Wert von +6,6 aus, wobei 82% des Nutzens Fahrzeitznutzen sind. Diese Angaben sind nicht plausibel. Sollte sich die Nutzen-Kosten-Untersuchung als tatsächlich fehlerhaft herausstellen und sollte wirklich ein negativer Fahrzeit-Saldo entstehen, dann darf die Amtslösung gar nicht mit öffentlichen Mitteln gefördert werden, denn eine Finanzierung setzt einen Nutzen-Kosten-Wert von über +1,0 voraus, während ein negativer Fahrzeit-Saldo zu einem Nutzen-Kosten-Wert von unter 0,0 führen würde.

Anbindung der Georgenstraße auch bei der Amtslösung

Der gravierendste Nachteil der Amtslösung liegt in der Unterbrechung der Georgenstraße und dem daraus resultierenden erheblichen Umwegverkehr. Dieser Nachteil kann größtenteils geheilt werden, indem die ohnehin geplante Fuß- und Radwegunterführung für PKW-Verkehr ausgeweitet wird, wobei die geringe lichte Höhe von 2,50 m bestehen bleibt und die Unterführung um gut 6 Meter verbreitert wird. Dies dürfte Mehrkosten in der Größenordnung von lediglich 2 bis 3 Mio EUR erfordern. Eine solche Lösung ist technisch machbar und in Anlage 5 dargestellt. Den Umweg über die Austraße müßten nur noch alle LKW sowie bei starkem Hochwasser alle Fahrzeuge nehmen, da die Unterführung nicht hochwassersicher ausgeführt wird.

Langfassung

3. VR-Variante

3.1 Bauablauf VR-Variante bei Altem Brückenweg

Unmittelbar nördlich der Schreinerei am Alten Brückenweg, ca. 80 m nördlich des Bahnübergangs, liegt ein Haus deutlich näher an der Bahntrasse als die benachbarten Häuser. Nach Aussage des Straßenbauamts wäre es erforderlich, dieses Haus während des Baus des Bahntroges abzureissen, weil der Platz für das Behelfsgleis in Kombination mit den erforderlichen Sicherheitsabständen zwischen Behelfsgleis und Haus einerseits sowie Baustelle und Behelfsgleis andererseits nicht ausreichen würde.

Wir haben uns nun mit dieser Frage näher beschäftigt und zur Lösung des Problems in der Anlage 1 den Bauablauf dargestellt:

- Zuerst wird das den Häusern zugewandte bestehende Gleis stillgelegt.
- Darauf wird eine Stützwand mit kleinen Bohrpfählen (ca. 30 cm) erstellt, die quasi eine Verschalung der künftigen Trog-Seitenwand darstellt. Hierfür besteht mit 9,5 m verfügbarer Breite für die Baustelle reichlich Platz zwischen dem Haus und dem verbleibenden Bahngleis für den Bau der Trog-Seitenwand.
- Erst nach Fertigstellung der kleinen Bohrpfahlwand wird das temporäre Gleis errichtet.
- Da auf der Westseite des künftigen Bahntroges nun keine Bautätigkeit mehr erforderlich ist, verbleibt sogar noch 1,20 m ungenutzte Reserve.

Durch vorzeitige Errichtung der Bohrpfahlwand ergibt sich eine entspannte räumliche Situation. Die skizzierte Sonderbauform ist auf ca. 60 m Länge erforderlich, wo das Behelfsgleis etwas näher an die Baustelle heranrückt als auf den restlichen rund 400 m Trog/Tunnel-Baustelle.

Entscheidend ist somit die Reihenfolge der baulichen Maßnahmen: Wenn man zuerst die Stützwand baut und dann das Behelfsgleis, gibt es keine Probleme, wählt man dagegen den umgekehrten Bauablauf, so müsste das Haus vorher abgerissen werden.

3.2 Höhenverläufe im Kreuzungsbereich von Straße und Schiene

Das Straßenbauamt hat schon kurz nach der ersten Veröffentlichung der Pläne der VIEREGG-RÖSSLER GmbH eine modifizierte VIEREGG-RÖSSLER Planung vorgelegt, in der die Höhenverläufe vor allem der Straßenführung deutlich verändert wurden. So verläuft bei der "modifizierten VR-Lösung" die Straße um teilweise über 2 m höher als beim Original VR Entwurf: Beim "Haus ohne Fenster" Ramgraben 18, km 0,806, verläuft die St 2040 in der vom Straßenbauamt modifizierten Form um 2,17 m höher als beim Original VR Entwurf und somit genau auf Höhe des Zweiten Stocks, während beim VR-Entwurf die Straße auf Höhe des Ersten Stocks verläuft. Dies hat sowohl Auswirkungen auf die Optik und die Durchsetzbarkeit als auch auf die Kosten des Vorschlags, denn die Höhe und somit auch die Kosten der Stützwände werden ungefähr verdoppelt. Bei der letzten Besprechung führte Herr Wasmuth vom Straßenbauamt aus, dass man am vom Straßenbauamt erstellten Höhenplan der Original VR Lösung sieht, dass die Straße viel zu niedrig verlaufe, weil sie in das Lichtraumprofil der Eisenbahn hineinreiche.

Doch ein dreidimensionales Bauwerk lässt sich nicht mit einer zweidimensionalen Zeichnung darstellen.

Um die Frage der Korrektheit der Original VR Pläne zu klären, wurden die in der Anlage 2 beigelegten 13 Schnittzeichnungen angefertigt, die sich auf den Bereich des "Haus ohne Fenster" bis zum Nordende des Kreuzungsbauwerks auf nur 100 m Länge verteilen, so dass im Durchschnitt alle 7 Meter eine Schnittzeichnung angefertigt wurde.

Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Richtlinien zum Eisenbahnbau (insbes. Richtlinie 853) und mit Plänen von anderen Eisenbahnbauwerken ergibt im Wesentlichen, dass für die vorliegende Planung eine "Große Grenzlinie nach EBO" und ein "Regelrichtraum bei Oberleitung" besonders ausschlaggebend ist, der zu der in der Anlage blau dargestellten Umgrenzungslinie führt, in der keine festen Einbauten hineinreichen dürfen, mit Ausnahme des Auslegers der Oberleitung. Aus der Berücksichtigung dieser Umgrenzungslinie und der Bauhöhe der Oberleitung ergibt sich die Regelhöhe bei Eisenbahntunnels von 5,70 m. Bei einer Schräglage der Gleise, wie sie in Nabburg vorliegen, gibt es eine "Verkantung" des Umgrenzungsprofils mit dem Effekt, dass eine etwas größere lichte Höhe erforderlich wird.

Die von XXXXXXXXXX (DB AG) genannte lichte Höhe von 6,15 m konnte trotz intensiver Recherche nicht bestätigt werden. Selbst einem uns gut bekannten erfahrenen Eisenbahnbauingenieur ist der Wert von 6,15 m in seinem gesamten Berufsleben noch nicht begegnet. Im übrigen ist nicht die DB AG, sondern das Eisenbahnbundesamt für die Genehmigung des Bauwerks zuständig.

Es sei auch nochmals auf den direkt vergleichbaren Präzedenzfall im Bereich Wendlingen (Neubaustrecke Wendlingen - Ulm) hingewiesen, der sich mit den Ausführungen der VIEREGG-RÖSSLER GmbH deckt und den Ausführungen von Herrn Müller widerspricht.

Das Straßenbauamt führt im April 2015 (Verzeichnis I_Allgemeines\1_Vergleichsdaten) aus, dass nach einer Richtlinie der DB AG im Bereich von Bahnhöfen eine lichte Höhe von 6,20 m vorgeschrieben ist und der Trog als Teil des Bahnhofs zu sehen ist. Das trifft nicht zu, denn wären die Gleise im tiefergelegten Bahntrog Teil des Bahnhofes, dann dürfte nach §7 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung die Neigung der Gleise nicht 2,5 Promille überschreiten. D.h. der Trog muß sich definitionsgemäß außerhalb des Bahnhofes befinden.

Im Rahmen der für die Beantwortung der oben genannten Frage erforderlichen vertiefenden Betrachtung wurde nun ein spezieller Querschnitt des Tunnels entwickelt, bei dem die Tunneldecke eine leichte Wölbung erhält und in der Mitte 5,86 m - und somit im Bereich der Fahrdrahtaufhängung - über Schienenoberkante (SO) liegt. Die lichte Höhe über den zwei Gleisen beträgt unter Berücksichtigung der Schräglage (d.h. nicht senkrecht, sondern diagonal gemessen) 5,73 m und von der Gleisachse aus senkrecht nach oben gemessen 5,78 m. Am Rand des Tunnels oberhalb des Fluchtweges beträgt die Lichte Höhe (senkrecht gemessen) nur noch 5,10 m. Für den Fluchtweg sind nur 2,25 m Höhe vorgeschrieben. Mit dem vorliegenden Entwurf sind die Maße aus den Richtlinien relativ weit, aber noch nicht völlig ausgeschöpft.

Für die Betondecke wurde eine konventionelle Bauform mit Ortbeton und 72 cm Deckenstärke gewählt. Die Reduzierung um 8 cm gegenüber dem ursprünglichen Entwurf dürfte aufgrund der statisch vorteilhaften Wölbung kein Problem sein. Die Vermaßung und Wölbung der Tunneldecke bleibt über die gesamte Tunnellänge gleich, so dass dieselbe Verschalung verwendet werden kann. Eine Variante mit vorgespannten Fertigbetonteilen und nur 35 cm Stärke wäre für die vertiefende Planung noch denkbar. Die Einsparung an Höhe von 37 cm kann dann a) für eine weitere Absenkung des Höhenverlaufes der Straße oder b) für eine Anhebung des Eisenbahn-Licht-raums über die in den Richtlinien festgelegten Mindesthöhen oder c) für eine Verkürzung des Eisenbahntroges im Rahmen einer Anhebung der Gleise genutzt werden.

Anhand der 13 Schnittzeichnungen, davon 9 im Bereich des Tunnels, ist ersichtlich, dass der Mitte 2013 dargestellte Höhenverlauf der Straße der VIEREGG-RÖSSLER Lösung an der jeweils knappsten Stelle zu einer Höhe der Fahrbahn über der Tunneldecke von mindestens 14 cm führt. Damit ist sogar der in der Studie von Mitte 2013 unterstellte Dünnschicht-Asphalt mit

nur 9 cm Dicke gar nicht erforderlich, sondern es kann, von einem Zentimeter abgesehen, dieselbe Asphalt-Bauform wie bei der Amtslösung mit 15 cm Höhe des Fahrbelages gewählt werden.

Die Kritik des Straßenbauamtes ruht auf der Überlegung, dass anhand des Höhenplanes und der Annahme, die Tunneldecke sei flach und nicht gewölbt, der Verlauf der Straße deutlich höher sein müßte. Die limitierende Stelle wäre dann die südwestliche Ecke des Tunnels über dem Fluchtweg. Hier geht das Straßenbauamt von 6,15 m lichter Höhe aus, bei der VIEREGG-RÖSSLER Planung dagegen beträgt die lichte Höhe nur 5,10 m. Das Straßenbauamt verlängert den Tunnel sogar noch weiter nach Süden, fast bis zum "Haus ohne Fenster", so dass sich ein Hebeleffekt ergibt, der den Höhenverlauf der Straße noch weiter nach oben treibt. Diese Verlängerung ist jedoch gar nicht nötig, weil man hier einen Vorsprung der Trogseitenwand vorsehen kann (vgl. Schnitte bei km 0,818 und km 0,829) und über dem Fluchtweg wie oben dargestellt theoretisch 2,25 m Höhe ausreichen, fast 4 m weniger als vom Straßenbauamt fälschlicherweise angenommen.

Die Zeichnungen des Straßenbauamtes sind somit nicht falsch, jedoch nicht optimiert. Die Korrektheit des optimierten Höhenverlaufes der VR-Lösung kann somit voll und ganz bestätigt werden. Aufgrund der unterschiedlichen, nach außen abfallenden Deckenhöhen kann die Fragestellung somit nicht mit einem nur zweidimensionalen Höhenplan beantwortet werden, sondern nur durch eine Vielzahl von Schnittzeichnungen.

Das Problem der Akzeptanz von komplizierten dreidimensionalen Planungen durch die Straßenbauämter ist Ingenieurbüros allgemein bekannt. Diese verwenden zum Teil spezielle 3D-Software, mit der beliebige Schnitte zweidimensional ausgedruckt werden können. Da die Straßenbauämter aber eine virtuelle 3D-Grafik nicht "abstempeln" können, ist es schwierig, die behördliche Prüfung solcher Pläne zu bestätigen. Dies ist ein grundlegendes Problem, das bundesweit einer Lösung bedarf.

3.3 Anstehende Optimierungen und Änderungen an der VR-Variante

Für eine weitere vertiefende Planung an der VR-Lösung können noch folgende Aspekte berücksichtigt werden:

a) Durch Nutzung vorgespannter Tunneldecken-Fertigbauteile kann die Bauhöhe der Decke um 37 cm verkleinert werden. Bei einer Nutzung dieses zusätzlichen Raumes für das Lichtprofil der Eisenbahn kann die bisherige Höhe des Tunnels, die senkrecht gerechnet über der Gleisachse 5,78 m beträgt, auf 6,15 m erhöht werden. Aus unserer Sicht erscheint jedoch eine

Absenkung der Straße um 37 cm sinnvoller, weil dies die Kosten (insbesondere von Stützwänden) nochmals weiter reduziert und vor allem eine optisch gefälligere Lösung ergibt. Alternativ kann auch die Lage der Gleise um 37 cm angehoben werden, so dass der Trog kürzer wird.

b) Wie im letzten Textdokument vom Januar 2015 schon dargelegt, wird es nach der üblichen Bauweise von Eisenbahntrögen erforderlich sein, den Trog so zu verlängern, dass das 100-jährige Hochwasser ohne 50 cm Zuschlag genau mit der Höhe des Trogbodens am Trogende übereinstimmt, wie dies beispielsweise bei der in Bau befindlichen Tunneleinfahrt Rastatt gehandhabt wird. Die von uns vorgeschlagene Abdichtung des Troges ist tatsächlich nicht üblich. Dies erfordert eine Verlängerung des Troges um insgesamt 48 m, was die Kosten der VR-Lösung um ca. 250.000 EUR erhöht, wenn der unter a) genannte Höhengewinn von 37 cm nicht für die Anhebung der Gleise der Eisenbahn genutzt wird.

c) Für die neue eisenbahn-parallele Georgenstraße müssen Parkplätze ungefähr in derselben Breite weichen wie einer der zwei Gehwege der neuen Georgenstraße an Platz benötigt. Man könnte die Stützwand zum Parkplatz hin mit einem Vorsprung versehen, auf dem der Gehweg verläuft, so dass der Raum unter dem in 2 bis 4 m Höhe über dem Parkplatz verlaufenden Gehweg weiterhin genutzt werden kann. Darüber hinaus könnte man die gesamte Georgenstraße um die Breite des Gehwegs in Richtung Eisenbahn verschieben, indem man den zur Eisenbahn hin gewandten Gehweg über dem Fluchtweg des Eisenbahntroges ebenfalls als Vorsprung anordnet. In beiden Fällen gingen dann gar keine Parkplätze für die Raiffeisenbank mehr verloren. Prinzipiell wäre sogar eine Aufständigung der Georgenstraße denkbar, so dass zusätzliche überdachte Stellplätze unter der Georgenstraße entstünden, wobei entsprechend der üblichen Kosten für Straßenbrücken ca. 15.000 EUR pro zusätzlichem Stellplatz zu veranschlagen wären (rund 1000 EUR pro Quadratmeter).

d) Nach einer überschlägigen Rechnung dürfte die Wartezeit an der Verkehrssampel für die Autofahrer größer sein als die Einsparung durch die Aufhebung der Bahnschranke, zumindest wenn man den heute nur geringen Eisenbahnverkehr zugrundelegt. Alternativ könnte auch ein Kreisverkehr über dem Eisenbahntunnel angeordnet werden, was allerdings eine größere Umplanung zur Folge hätte. Bei der Amtslösung wäre ein Kreisverkehr an der Einführung mit der Austraße wegen des unmittelbaren Steigungsendes geometrisch nur schwer umsetzbar.

3.4 Reduzierter Retentionsraum der Naab

In der Diskussion um Amtslösung und VR-Lösung wurde der reduzierte Retentionsraum der VR-Lösung kritisiert. Dieser wird nördlich der heutigen Naabbrücke auf ca. 120 m Länge eingeschränkt, wobei der Querschnitt im Durchschnitt unter einem Quadratmeter bleibt, so dass die gesamte Einschränkung ca. 100 Kubikmeter beträgt. Weitere ca. 100 Kubikmeter Retentionsraum gehen durch den Eisenbahntrog im Bereich des Parkplatzes der Nordgauhalle verloren, denn dieser Parkplatz ist für das 100-jährige Hochwasser ebenfalls eine Retentionsfläche. Südlich der bestehenden Naabbrücke werden durch Abtragung des alten Turnhallenwegs allerdings mehrere 1000 Kubikmeter neuer Retentionsraum als Kompensation geschaffen.

In der Diskussion wurde völlig ausgeblendet, dass bei der Amtslösung ebenfalls eine Einschränkung des Retentionsraumes stattfindet. Diese Einschränkung liegt wie auch bei der VR-Lösung im Bereich des Parkplatzes Nordgauhalle, doch benötigt hier die Straße deutlich größere Flächen als bei der VR-Lösung. Laut Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen (S. 40) beträgt der Retentionsraumverlust hier 450 Kubikmeter, das ist mehr als doppelt so viel wie insgesamt beim VR-Vorschlag. Die bislang im Raum stehende Aussage, die VR-Lösung greift stärker in den Retentionsraum der Naab ein, während die Amtslösung gar nicht eingreift, ist somit nicht richtig.

4. Amtslösung

4.1 Optimierung der Amtslösung und Anpassung der Kosten

a) Zur Frage der Glaubwürdigkeit der Kostenansätze des Straßenbauamtes hinsichtlich VR-Lösung

Nachdem die VIEREGG-RÖSSLER GmbH ihre Planung und Kostenansätze Mitte 2013 deutlich präzisiert und angepaßt hat, hat das Straßenbauamt weiter behauptet, die Kostenansätze seien völlig falsch und die Kosten lägen bei einem Mehrfachen von den unterstellten Kosten. Mit Ausnahme eines kleinen Seitenaspekts, nämlich der Ertüchtigung eines Feldweges zur Schaffung einer LKW-Zufahrt für die Ledermühle (ca. 50.000 EUR), scheint bislang kein veränderter Kostenansatz des Straßenbauamtes fachlich begründet und nachvollziehbar zu sein. Vor allem die Annahme, nur der Hochwasserschutz des hinsichtlich Bauvolumen kleineren Eisenbahntroges koste mit 4,4 Mio EUR fast so viel wie die gesamten Baukosten des großen Straßentroges der Amtslösung, scheint sehr weit hergeholt, zumal die temporäre Flutung einer Baustelle im Fall eines Hochwassers eine übliche Vorgehensweise ist. Selbst wenn das Wasser im Bereich von einem Meter über dem Boden der Baustelle steht, wäre dies mit temporärer Wasserhaltung (Grundwasserabsenkung) völlig problemlos in Griff zu bekommen. Die Häuser sind ausreichend weit entfernt, dass dies keinen Einfluß auf die Bausubstanz hat, zumal nicht das Niedrigwasser, sondern nur höhere Wasserstände abgepumpt werden müßten. Würde eine solche Absenkung zu Setzungschäden führen, so müßten sich bei jedem Niedrigwasser dieselben Schäden an den Gebäuden einstellen.

b) Neukalkulation des Troges der Amtslösung

Im Schreiben der VR GmbH vom Januar 2015 wurde ausgeführt, dass die Kosten pro Kubikmeter Trogbauwerk beim Kostenansatz des Straßenbauamtes für den Trog der Amtslösung niedriger liegen als die von VIEREGG-RÖSSLER ermittelten Kosten pro Kubikmeter für den Eisenbahntrog. Das ist nicht plausibel, denn der tief im Grundwasser liegende Trog der Amtslösung benötigt einen wasserdichten Verbau während der Bauzeit, was die Kosten pro Kubikmeter Bauwerk eigentlich deutlich erhöhen müßte. Der VIEREGG-RÖSSLER GmbH liegen die bei der Amtslösung zugrundegelegten Einheitswerte, z. B. die Kosten pro Kubikmeter Bodenplatte, nicht vor, sondern nur der Endbetrag der Kosten des Troges ohne Eisenbahnbrücke. Anhand der detaillierten Planzeichnungen des Straßenbauamtes aus dem Planfeststellungsverfahren hat die VIEREGG-RÖSSLER GmbH nun die Kosten des Straßentrogs der Amtslösung mit den Einheitswerten der VR-Lösung nachgerechnet.

Demnach betragen die Kosten des Troges der Amtslösung mit den Kostenätzen der VIEREGG-RÖSSLER GmbH ohne Planungs- und Verwaltungskosten, aber mit Mehrwertsteuer, mit Zuschlägen für Baustelleneinrichtung sowie für Sonstiges 9,05 Mio EUR. Das Straßenbauamt geht dagegen lediglich von 6,676 Mio EUR aus, wobei dieser Wert aus der Excel-Tabelle des Straßenbauamtes von 2012 beim Vergleich der Amtslösung mit der VR-Lösung entnommen wurde. Bei einem Vergleich der Kosten Straßenbauamt vs. VR-Lösung ergibt sich somit eine Differenz von 2,38 Mio EUR, die beim bisherigen Vergleich der Kosten noch nicht berücksichtigt ist. Rechnet man die Mehrwertsteuer wieder heraus, ergeben sich 7,6 Mio EUR für den Trog der Amtslösung; bei einem Bauvolumen von 22.800 m³ sind das 333 EUR pro Kubikmeter, während der Trog der VR-Lösung von VR mit 239 EUR/m³ veranschlagt wird. Wegen der aufwendigeren Bauweise mit Großbohrpfählen und Injektionssohle zur Abdichtung der Baustelle sind diese Mehrkosten in Höhe von 39% pro Kubikmeter plausibel.

Dass die VR-Kostenansätze für die Amtslösung höher sind als die des Straßenbauamtes, heißt nicht zwangsläufig, dass der Ansatz des Straßenbauamtes falsch und der Ansatz von VR richtig ist. Vielmehr muß man sich für einen Vergleich von zwei Varianten auf eine Einheitswert-Tabelle einigen, und in Ermangelung der zugrundegelegten Einheitswerte des Straßenbauamtes werden im Folgenden die Einheitswerte von VR herangezogen. Möglicherweise ist ein Teil der Differenz der unterschiedlichen Einheitswerte zwischen VR und Straßenbauamt auch auf regionale Unterschiede zurückzuführen (Kosten München höher, Oberpfalz niedriger). Vermutlich liegen die tatsächlichen Kosten (bei gleichem Preisstand) dazwischen.

c) Gewünschte zusätzliche Verbesserungen an der Amtslösung

Bislang war nicht vorgesehen, den Gehweg gegenüber der Straßenführung beim Trog der Amtslösung anzuheben, was jedoch bei so gut wie jedem derartigen Bauwerk gemacht wird. Zusätzlich wurde vorgeschlagen, dass einer der zwei Gehwege - sinnvollerweise der westliche, der Stadt zugewandte, um 1,5 m verbreitert wird, damit kleinere Notfall-Fahrzeuge auf dem Gehweg die Eisenbahn unterfahren können, wenn der Straßentrog zum Teil mit Wasser vollgelaufen ist. Für diese beiden Änderungen sind incl. 19% Mwst und 10% Planungskosten 0,63 Mio EUR zu veranschlagen.

Wie in der Anlage 3 dargestellt, ist es möglich und sinnvoll, die südliche Rampe des Straßentroges bei der Amtslösung auf 5% Maximalsteigung auf der freien Strecke und 4% im Bereich der Kreuzung abzufachen. Dies hätte den großen Vorteil, dass das Anfahren im Stau vor der Ampelkreuzung St 2040 mit der Austraße nur noch aus 5% Steigung und nicht aus 7% Steigung erforderlich wäre. Das Straßenbauamt argumentiert in den Unterlagen

von April 2015 im Verzeichnis III_Technik weiterhin, die Abflachung der Staatsstraße im Trog von 7% auf 5% würde keinen Sinn machen, weil die Kreuzung mit der Austraße durch die Abflachung nicht flacher werden würde. Es geht jedoch nicht darum, die Kreuzung selbst abzuflachen, sondern den Staubereich vor der Kreuzung abzuflachen und somit das Wiederanfahren vor der Kreuzung zu erleichtern, und dafür ist es schon entscheidend, ob die Straße 5% oder 7% steil ist.

Laut Verkehrsprognose wird auf der Staatsstraße über die Naab mit gut 700 Kfz in der Spitzenstunde stadteinwärts gerechnet. Pro Minute sind dies 12 Kfz. Bei einer Ampel-Rotphase von 1 Minute und einer Auflösungszeit des Staus von einer halben Minute (gut 2 Sekunden pro Kfz) ergibt sich bei 8 Metern pro Kfz eine Stau-Länge von durchschnittlich 144 m. In Fahrtrichtung von der Naab in Richtung Kreuzung Austraße staut sich somit zur Hauptverkehrszeit der Verkehr regelmäßig bis fast zur Kreuzung Turnhallenstraße durch den ganzen Trog zurück. Somit müssen Kfz regelmäßig im 7% Steigungsbereich anfahren und im 7% Gefällebereich bremsen, da das Ende des Staus meist genau unter der Eisenbahnbrücke an der tiefsten Stelle des Troges liegt. Da tagsüber das Verkehrsaufkommen mit rund 500 Kfz/Stunde nur geringfügig unter dem Wert der Hauptverkehrszeit liegt, entfällt das Problem des Wiederanfahrens in der Steigung vor der Ampel nur in der Nacht von 23 bis 6 Uhr.

Die Kosten der Abflachung der St2040 mit nur noch 4 bis 5% statt 7% Steigung halten sich in Grenzen, denn der Trog muß deswegen nicht nach Süden verlängert werden (siehe Höhenplan Anlage 3). Die Mehrkosten entstehen überwiegend durch eine Verlängerung des Troges für die Austraße, die nun 1,2 m tiefer gelegen in die St 2040 einmündet. Die Austraße muß auf zusätzlich 30 m Länge einen Trog erhalten. Incl. aller Zuschläge (ohne Verwaltungskosten) ist für diese Planänderung mit Mehrkosten von 0,49 Mio EUR zu rechnen.

Darüber hinaus gibt es den Vorschlag, die Austraße etwas weiter nördlich in die St 2040 einzuschleifen. Dies hätte den Vorteil, dass die Fahrzeuge von Venedig in die Altstadt eine 106 m kürzere Strecke fahren können. Bei den prognostizierten 7.300 Kfz pro Tag ist das immerhin eine Wegeverkürzung von 774 km pro Tag. Die Mehrkosten hierfür betragen 1,43 Mio EUR. Probleme bei der Anpassung der Einfahrten (insbes. Parkplatz Supermarkt) sind nicht ersichtlich, baulich ist die Lösung gut machbar, aber im Vergleich zu den anderen Modifikationen relativ teuer.

In der Summe ergeben sich somit folgende Mehrkosten für die Amtslösung:

Tab. 1: Bislang unberücksichtigte Mehrkosten der Amtslösung

	Mio EUR*
Mehrkosten durch gegenüber VR abweichenden Einheitswerten	2,38
Mehrkosten für Verbreiterung und Anhebung Gehweg	0,63
Mehrkosten Abflachung auf 5%	
- ohne Abkürzung Austraße	0,49
- mit Abkürzung Austraße	1,43
	<hr/>
Summe ohne Abkürzung Austraße	3,50
Summe mit Abkürzung Austraße	4,44

* incl. aller Zuschläge und 19% Mwst, ohne Verwaltungs/Planungskosten

Nach den Ausführungen im Dokument VR vom September 2013 beträgt der Kostenvorteil der VR-Lösung gegenüber der Amtslösung ohnehin schon rund 5 Mio EUR. Dieser Kostenvorteil erhöht sich somit auf 8,5 bis 9,5 Mio EUR, je nachdem, ob bei der Amtslösung die Einmündung Austraße abgekürzt wird oder nicht.

In der Kostenaufstellung sind noch keine Düker enthalten. Hier könnten noch Mehrkosten von ca. 200.000 EUR für die VR-Lösung (5 Stück a 40.000 EUR) anfallen. Allerdings können auch noch Mehrkosten bei der Amtslösung auftreten. Denn nach der bisherigen Planung sind keine Grundwasserdüker vorgesehen, sondern nur (kostengünstige) Hochwasserdüker, die innerhalb der Bohrpfahlwände gebaut werden und nur dann funktionieren, wenn das Wasser über die Bohrpfahlwände hinüberschwappt. Da die Bohrpfahlwände sehr tief reichen - wesentlich tiefer als die Sohle des Troges - würde sich ein dauerhafter Grundwasserstau bilden, was hydrogeologisch sehr problematisch wäre. VR hat hierfür für die Amtslösung lediglich Mehrkosten von 2 mal 20.000 EUR zur nachträglichen Durchlöcherung der Bohrpfahlwand angesetzt, was vermutlich viel zu wenig ist, denn es müssen außerhalb der Bohrpfahlwände tiefe Schächte im Grundwasser erstellt werden, von denen aus dann die Bohrpfahlwand unter der Tunnelsohle wieder entfernt wird.

Im umfangreichen Datenpaket des Straßenbauamtes vom April 2015 sind diesmal keine Unterlagen zu einem Kostenvergleich mehr enthalten. Dieses Fehlen ist bezeichnend: Denn nach der letzten mündlichen Unterredung gab das Straßenbauamt zu, bei der VR-Lösung mit im Durchschnitt 3-fachen Einheitswerten gegenüber der Amtslösung gerechnet zu haben, mit der

Begründung, die Bauabläufe seien schließlich bei der VR-Lösung wesentlich schwieriger. Doch das Wesen von "Einheitswerten" ist die Einheitlichkeit auch bei verschiedenen Projekten und Varianten. Mit unterschiedlichen Einheitswerten sind die zwei Varianten hinsichtlich Kosten nicht vergleichbar.

Es handelt sich somit beim Trog der Amtslösung um ein deutlich größeres und komplexeres Bauprojekt als beim Eisenbahntrog der VR-Lösung.

4.2 Bauabläufe bei der Amtslösung

In den Unterlagen von April 2015 geht das Straßenbauamt unter I_Allgemeines\3_Bauablauf erstmalig auf die geplanten Bauabläufe bei der Amtslösung ein. Diese sind nicht in den Planfeststellungsunterlagen beschrieben. Darin behauptet das Straßenbauamt, dass die VIEREGG-RÖSSLER GmbH eine Vollsperrung der Eisenbahnlinie Regensburg - Marktredwitz für den Bau des Bahntroges vorgeschlagen hat. Das trifft nicht zu. Wir haben darauf hingewiesen, dass, falls die DB AG wie bei Vergleichs-Ausbauprojekten eine Vollsperrung durchführen sollte, dann die Kosten für das Behelfsgleis und den Behelfs-Bahnübergang entfallen. Der Grund für die Vollsperrung ist nicht die Beseitigung des Bahnübergangs, sondern der geplante Ausbau der Strecke, der baulich in weiten Teilen einem Neubau gleichkommt.

Beim Bauablauf der Amtslösung geht das Straßenbauamt von einer 60-stündigen Vollsperrung des Bahnverkehrs aus (Wochenendpause von Freitag abend bis Montag früh).

In dieser kurzen Zeitspanne geschieht folgendes:

- Ausbau der Gleise und Weichen
- Erstellung von Bohrpfählen
- Verbauten und Stützen im Gleisbereich
- Erstellung der Verschubbahn
- Einschub des Überbaus
- Einbau von Hilfsbrücken
- Wiedereinbau der Gleise.

Die Bohrpfähle müssen entsprechend der vom Straßenbauamt zitierten Sicherheitsabstände während der Vollsperrung im Gleisbereich erstellt werden, und zwar auf rund 30 m Länge für die östliche Seitenwand des Troges und auf 50 m Länge für die westliche Seitenwand des Troges. Hierbei ist ein Sicherheitsabstand von 3 m zur Gleisachse sowie ein weiterer Abstand von knapp 1 m für das Bohrgerät berücksichtigt. Laut Auskunft eines Herstellers von Bohrpfahl-Bohrmaschinen dürften aufgrund der Größe der Bohrgeräte (eines wiegt 90 t und benötigt 10 m Arbeitsraum) maximal zwei Bohrgeräte zum Einsatz kommen - eines für die Ostwand und eines für die

Westwand, zumal auch noch Platz für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge (LKW für den Abraum und Fahrmischer für den Fertigbeton) eingeplant werden muß. Unter sehr günstigen geologischen Verhältnissen ist es möglich, mit einer Maschine alle 2 Stunden einen Bohrpfahl zu errichten, der in diesem Bereich ca. 13 m tief sein muß. Für jeden Bohrpfahl sind folgende Arbeitsschritte erforderlich:

- Bohren des Loches in 1,5 m Abschnitten und Entsorgung des Aushubs dieser Segmente, insgesamt 8 bis 9 Rohr-Segmente pro Bohrpfahl
- bei jedem zweiten Bohrpfahl Einbau der Armierung
- Einfüllen und Rütteln des Betons
- Rohre wieder herausziehen
- Gerät umsetzen.

Vorab muß eine Bohrschablone an der Oberfläche über den gesamten Verlauf der künftigen Bohrpfähle betoniert werden. Dies dauert ca. 10 Stunden und muß einen halben Tag aushärten (mit Schnellzement).

Bei 90 cm Abstand - die rund 1 m dicken Bohrpfähle müssen sich überschneiden - sind für die 50 m lange Wand 110 Stunden Arbeitszeit zu rechnen. Bei einem 24-Stunden-Betrieb wären das knapp 5 Tage. Bei felsigem Untergrund oder im Grundwasser, wie es in Nabburg vorliegt, kann sich diese idealisierte Minimal-Bauzeit um Faktor 4 auf knapp 20 Tage verlängern. Auch wenn die anderen Maßnahmen innerhalb eines Wochenendes realisiert werden können, bleibt eine Sperrzeit der Bahnstrecke von 2 bis 4 Wochen realistisch. Das in den älteren Unterlagen des Straßenbauamtes unterstellte Behelfsgleis für die Amtslösung dürfte daher realistischer sein als die unterstellte Streckensperrung. Der vom Straßenbauamt geschilderte Bauablauf ist im Rahmen einer Wochenendsperrung mit Sicherheit nicht zu bewältigen.

Dass bei der VR-Lösung die Bauabläufe anspruchsvoller seien als bei der Amtslösung, muss entschieden widersprochen werden. Denn der Bau von 80 m Bohrpfahlwänden mit einer Tiefe von 13 m unter Zeitdruck, im Grundwasser und zum Teil in felsigem Untergrund ist alles andere als nicht anspruchsvoll. Bei der VR-Lösung ist dagegen das Behelfsgleis fest eingeplant. Ob die Bauarbeiten dann 2 Monate länger dauern oder nicht, spielt letztlich keine große Rolle. Ein felsiger Untergrund ist ohne Bohrpfahlwände auch unproblematisch. Das Baufeld ist nicht so beengt wie vom Straßenbauamt dargestellt. Immerhin steht hinter dem Ende des Troges in Richtung Ledermühle 15 m Platz zwischen Behelfsgleis und Naab-Böschung zur Verfügung, so dass die LKW die Fahrtrichtung wechseln können und nicht rückwärts fahren müssen.

Es handelt sich somit beim Trog der Amtslösung um ein deutlich größeres und komplexeres Bauprojekt als beim Eisenbahntrog der VR-Lösung.

5. Kostenrisiken und Kostenvergleich

Im umfangreichen Datenpaket des Straßenbauamtes von April 2015 sind diesmal keine Unterlagen zu einem Kostenvergleich mehr enthalten. Dieses Fehlen ist bezeichnend: Denn nach der letzten mündlichen Unterredung gab das Straßenbauamt zu, bei der VR-Lösung mit im Durchschnitt 3-fachen Einheitswerten gegenüber der Amtslösung gerechnet zu haben, mit der Begründung, die Bauabläufe seien schließlich bei der VR-Lösung wesentlich schwieriger. Doch das Wesen von "Einheitswerten" ist die Einheitlichkeit auch bei verschiedenen Projekten und Varianten. Mit unterschiedlichen Einheitswerten sind die zwei Varianten hinsichtlich Kosten nicht vergleichbar.

Die einzigen gegenüber der Kalkulation der VIEREGG-RÖSSLER GmbH von September 2013 erkennbaren Mehrkosten beziehen sich auf die Verlängerung des Troges, weil nach der typischen Ausführung von Grundwasserträgen der Trogboden am Anfang und am Ende des Bauwerks um 28 cm höher reichen muß. Die Mehrkosten hierfür betragen rund 250.000 EUR. Außerdem ist eine Verbreiterung eines bislang nicht öffentlichen Weges zur Anbindung der Ledermühle für LKW während der Bauzeit erforderlich (ca. 50.000 EUR).

Es sind folgende Vorteile beim Bau der VR-Lösung gegenüber der Amtslösung ersichtlich:

- Es werden keine Großbohrpfahlwände benötigt.
- Bei der Amtslösung reichen die Großbohrpfahlwände 13 m tief, bei der VR-Lösung liegt die in offener Bauweise zu erstellende Tunnelsohle lediglich knapp 5 m unter Gelände.
- Es ist keine wasserdichte Baugrube erforderlich, denn der Regel-Grundwasserstand (Niedrigwasser) liegt unter der Tunnelsohle. Kleinere Pegelanstiege im Bereich von 1 m können problemlos mit lokaler Grundwasserabsenkung korrigiert werden und bei einem großen Hochwasser ruhen die Bauarbeiten. Im übrigen muß darauf hingewiesen werden, dass bei einem 100-jährigen Hochwasser auch die Baugrube bei der Amtslösung volllaufen würde. Eine Grundwasserabsenkung auf Niedrigwasserstand ist für die Häuser definitionsgemäß ungefährlich, weil andernfalls bei jedem Niedrigwasser Bauschäden auftreten würden.
- Das Gesamtvolumen des Troges ist unter Berücksichtigung des inzwischen favorisierten 1,5 m verbreiterten Gehweges bei der Amtslösung um 38% größer als bei der VR-Lösung.

Hinzu kommen noch die weiteren bekannten Kostenvorteile der VR-Lösung:

- Deutlich weniger Eingriffe in Privatgrund
- Entfall des zweiten Querungsbauwerkes (Radwegunterführung), die allein in der Größenordnung von 5 Mio EUR Gesamtkosten liegt
- geringere Mehrwertsteuer, weil der Bahntrog vorsteuerabzugsfähig ist, der Straßentrog dagegen nicht
- eingesparte Sowiekosten im Rahmen der Ausbaustrecke.

Zu erwähnen sind noch Unwägbarkeiten bei der Amtslösung bzgl. der Baudurchführung, die noch zu weiteren, bislang nicht erfaßten Mehrkosten führen können:

- Kann die Bahnlinie für mehrere Wochen gesperrt werden? Ist ein Behelfsgleis erforderlich oder nicht?
- Ist der Fels so weich, dass Bohrpfahlwände überhaupt (mit bis zu 13 m Tiefe) in den Fels gebohrt werden können? Welche alternativen Bauverfahren stehen zur Verfügung, falls Bohrpfahlwände ausscheiden? Ist hierfür eine Planfeststellungsänderung erforderlich?
- Sind Grundwasserdüker außerhalb der Bohrpfahlwände (nicht Hochwasserdüker) erforderlich und wenn ja, wie können diese gebaut werden?

Laut Auskunft von Staatssekretär Eck existiert zwar ein Baugrundgutachten, der Umfang des Gutachtens ist jedoch nicht bekannt. Um größere Risiken auszuschließen, müßten im Bereich der künftigen Bohrpfahlwände bis in 13 m Tiefe mehrere Probebohrungen durchgeführt worden sein. Sollten im Bereich der Bohrpfahlwände harte Felsen im Boden versteckt sein, wäre die gesamte bauliche Lösung der Amtslösung in Frage gestellt. Vor einer Entscheidung pro Amtslösung muß diese Frage sicher beantwortet worden sein. Für Bohrpfähle liegt die Grenze der Machbarkeit bei einer Gesteinhärte von 70 bis 80 Kilonewton pro Quadratmillimeter.

Bei der VR-Lösung, deren Baumaßnahmen nur 5 m tief reichen und bei der das Behelfsgleis fest eingeplant ist, gibt es derartige Unsicherheiten nicht. Es sind keine Großbohrpfahlwände erforderlich.

Aktualisierte Kostenstände von Amtslösung und VR-Lösung

Für die Amtslösung sind folgende Mehrkosten anzusetzen:

Tab. 2: Kosten Amtslösung in Mio EUR, Preisstand 2008

Trog laut StBAAS 2012	6,7
Mehrkosten Trog entsprechend Tab. 1	3,5
Eisenbahn (Brücken u.a.) laut StBAAS 2012	3,4
Straßenanlagen laut StBAAS 2012	6,9
Grunderwerb/Entschädigungen laut StBAAS 2012	5,8
	<hr/>
Summe	26,3
Verwaltung/Planungskosten 10%	2,6
Summe (ohne eisenbahnseitige Sowiesokosten)	28,9

Der bei beiden Varianten bislang zugrundegelegte Preisstand ist mit dem Jahr 2008 schon mehrere Jahre alt und deshalb eine Anpassung an den heutigen Preisstand erforderlich. Es wird ein offizieller Preisindex für die Bauwirtschaft statistisch erfaßt, u.a. für Brücken und für Straßenbau allgemein. Nimmt man das arithmetische Mittel aus den zwei Indizes, so ergibt sich von Februar 2008 bis Februar 2015 (dem letzten veröffentlichten Wert) eine Preissteigerung von 14,5%. Demnach betragen die Kosten der Amtslösung nach heutigem Preisstand 33,1 Mio EUR und nicht mehr 25,0 Mio EUR, wie bislang vom Straßenbauamt dargestellt. Dieselben inflationsbedingten Mehrkosten sind allerdings auch bei der VR-Lösung anzusetzen. Diese betragen laut der Tab. 5 aus dem Schriftstück der VIEREGG-RÖSSLER GmbH von September 2013 21,4 Mio EUR und nach Addition der oben genannten absehbaren Mehrkosten 21,7 Mio EUR. Zieht man die für einen Vergleich mit der Amtslösung erforderlichen eisenbahnseitigen Sowiesokosten von 1,3 Mio EUR ab, so ergeben sich für die VR-Lösung nach dem Preisstand 2008 Gesamtkosten von 20,4 Mio EUR, nach dem aktuellen Preisstand 23,3 Mio EUR und ohne Abzug der Sowiesokosten nach heutigem Preisstand 24,8 Mio EUR.

Somit bleibt die VR-Lösung im Rahmen der getroffenen Finanzierungsvereinbarung aus dem Jahr 2010 über den Betrag von 23,7 Mio EUR, während die Amtslösung den Betrag deutlich überschreitet und somit einen neuen Finanzierungsvertrag bzw. eine Nachverhandlung erfordert.

6. Vergleich des Lärmschutzes von VR- und Amtslösung und Visualisierung

In Verzeichnis II_Lärmschutz der Unterlagen von April 2015 stellt das Straßenbauamt dar, dass bei der Amtslösung ein vergleichbar guter Lärmschutz erzielt werden kann wie bei der VR-Lösung. Dies wird anhand einer Lärmkartierung dargestellt.

Wenn bei der Amtslösung der Lärmschutz nach den selben Regelwerken - nämlich der sog. Lärmvorsorge - geschieht, dann ist er definitionsgemäß gleichwertig, denn für alle Anwohner gelten dann dieselben Lärmwerte. Hierzu ist die Erstellung einer Lärmkarte nicht erforderlich.

Die Vorhabensträger sind jedoch bei der VR-Lösung verpflichtet, die strengere Lärmsanierung nach BimschG (49 dB nachts, 59 dB tagsüber) und nicht die schwächere Lärmvorsorge einzuhalten (60 dB nachts, 70 dB tagsüber), weil es sich bei der Absenkung der Gleise um eine "wesentliche bauliche Änderung" im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes handelt. Das Straßenbauamt geht in seinem Vergleich fälschlicherweise davon aus, dass bei der VR-Lösung nur die schwächere Lärmsanierung gelten würde. Tatsächlich ist die VR-Lösung per Definition für die Anwohner um 11 dB leiser, ohne dass Lärmberechnungen oder Kartierungen vorgenommen werden müssen.

Wie aus der beiliegenden Abbildung Anlage 4 ersichtlich, ragen die Lärmschutzwände beispielhaft bei km 1,035 (mittlere Tiefe des Troges) bei der Lärmsanierung 1,4 m über die heutige Schienenoberkante hinaus, was das Stadtbild der Stadt Nabburg von der anderen Naabseite aus betrachtet nur gering beeinträchtigt. Bei der Amtslösung (d.h. keine Absenkung der Bahnstrecke) ragt die Lärmschutzwand 2 m (Lärmvorsorge) oder 4 m über die heutige Schienenoberkante hinaus (Lärmsanierung). Hierbei wird angenommen (geschätzt), dass bei der Lärmvorsorge 2 m hohe und bei der Lärmsanierung 4 m hohe Lärmschutzwände erforderlich sind. Vom Alten Brückengeweg gerechnet wäre dann im Bereich des Gasthauses die Lärmschutzwand 6,35 m hoch (!).

Das Straßenbauamt hat somit widersprüchliche Daten für die VR-Lösung vorgelegt: Bei der Lärmkartierung niedrige und bei der Visualisierung hohe Lärmschutzwände.

Die Visualisierung der vermeintlichen VR-Lösung ist nicht korrekt, weil eine gegenüber der original VR-Lösung veränderte bis zu über 2 m angehobene Höhenlage von Staatsstraße und Georgenstraße unterstellt wird. Dieser Unterschied ist von der Einmündung der Austraße bis zum heutigen Bahnübergang an der Georgenstraße relevant.

Bei der Visualisierung der VR-Lösung wurden die Lärmschutzwände mit grauer Farbe eingezeichnet, während bei der Amtslösung die Lärmschutzwände in deutlich freundlicheren abgestuften Grüntönen dargestellt sind.

Es gibt politische Bestrebungen, dass für die Ausbaustrecke auch der strengere Lärmschutz (Lärmsanierung) gelten soll. Dies würde dann bei der Amtslösung zu 2 m höheren Lärmschutzwänden mit einer Gesamthöhe von 4 m führen, die bislang noch nicht visualisiert wurden. Zusammen mit dem Fehler bei der Visualisierung der VR-Lösung, bei der die Straße um 2 m zu hoch dargestellt wurde, ist die VR-Lösung im Vergleich zur Amtslösung bei einer korrekten Visualisierung um 2 bis 4 m niedriger als bei der Visualisierung des Straßenbauamtes dargestellt. (Anlage 4)

7. Be- und Entlastungen von Straßen, Nutzen-Kosten-Untersuchung

Die Unterlagen enthalten nun eine Verkehrsprognose mit Querschnittsbelastungen einzelner Straßen sowohl für die Amtslösung als auch für die VR-Lösung. Vergleicht man die Zahlen der zwei Varianten untereinander, so ergibt sich folgendes Bild:

Tab. 3: Zusätzliche Verkehrsbelastung + geringere Verkehrsbelastung - bei Amtslösung gegenüber VR-Lösung in Kfz/Tag, beide Richtungen:

Austraße	+ 4600
Bahnhofstraße	+ 1810
Regensburger Straße	+ 2270
Georgenstr. westl. Austraße	-1810

Diese Differenzen stellen letztlich den Umwegverkehr bei der Amtslösung dar, der durch die Schließung der Georgenstraße entsteht: Die Umwegfahrten betreffen nicht nur die Austraße, sondern es werden sogar noch größere Umwege gefahren: Naabbrücke - neue Eisenbahnunterführung - Bahnhofstraße - Regensburger Straße - Mittelschulstraße. Bei anderen Planungen wird bei der einen Variante die eine Straße mehr und die andere weniger belastet als bei der anderen Variante. Hier findet dagegen bei der Amtslösung gegenüber der VR-Lösung ein umwegbedingter Mehrverkehr statt, die-

ser ergibt sich aus der Mehrbelastung von Au- und Bahnhofstraße. Mit Ausnahme des kurzen Stummels der unterbrochenen Georgenstraße bei der Raiffeisenbank ergibt sich somit durchweg eine Mehrbelastung gegenüber der heutigen Situation bzw. gegenüber der VR-Lösung.

Der Mehrverkehr errechnet sich wie folgt:
 $4600 + 1810 \text{ Pkw} = 6410 \text{ Pkw pro Tag}$
 $6410 \text{ Pkw} \times 300 \text{ Tage} \times 0,5 \text{ km} = 0,96 \text{ Mio Kfz-km.}$

Pro Jahr entsteht somit eine Umwegfahrt von knapp 1 Mio Kfz-km.

Der Zeitverlust bei angenommenen 30 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt pro Tag:

$6410 \text{ Pkw} \times 1 \text{ Minute Fahrzeit} = 6410 \text{ Minuten} = 107 \text{ Stunden.}$

Derzeit fahren insgesamt 48 Züge pro Tag auf der Bahnlinie Regensburg - Weiden - Marktredwitz in beiden Richtungen. Aufgrund von konkreten Messungen beträgt die durchschnittliche Schrankenschließzeit des Bahnübergangs an der Georgenstraße pro Zug 1 Minute 45 Sekunden. Hochgerechnet auf einen Tag sind dies 84 Minuten geschlossene Bahnschranken. Zieht man vom Tag 6 Stunden Nachtzeit ab, in der weder nennenswert Autos noch Züge verkehren, so verbleiben 18 Stunden, in denen in 84 Minuten die Schranke geschlossen ist, das sind 7,8% der Tageszeit. Da 17.000 Kfz den Bahnübergang passieren, müssen 7,8% von 17.000 Autos = 1.326 Kfz täglich vor der geschlossenen Bahnschranke warten. Bei einer durchschnittlichen Schrankenschließzeit von 1 Minute 45 Sekunden und weiteren 15 Sekunden Zeitaufwand bis zum Auflösen der Warteschlange vor der Schranke sind dies 2 Minuten Fahrzeitverlust für die wartenden 1.326 Autos, das sind pro Tag 44 Stunden.

D.h. die Umwegfahrt wiegt hinsichtlich des Zeitaufwands deutlich mehr als die Wartezeit vor der geschlossenen Bahnschranke.

Hinzu kommen noch Zeitverluste durch die geplante Ampel Austraße/ St2040. Diese wird drei Ampelphasen aufweisen:

- (1) St2040 geradeaus 10.500 Kfz/Tag sowie von Venedig nach Austraße 3.250 Kfz/Tag, geschätzt 40 sec Grünphase
- (2) von Bahnhof nach Austraße, geschätzt 15 sec Grünphase (geringer Verkehr)
- (3) von Austraße nach Venedig und Bahnhof, 20 sec Grünphase, 3250 Kfz/Tag.

Für diese Verkehre ergibt sich eine Wartezeit von insgesamt 92 Stunden, die sich wie folgt aufteilt: St2040 geradeaus 49 h, nach Austraße 15 h, von Austraße (Altstadt) 28 h.

Addiert man die oben genannten Umwegverluste von 107 Stunden mit den Verlusten an der Ampelanlage von 92 Stunden, so ergeben sich rund 200 Stunden Fahrzeitverlust pro Tag bei der Amtslösung. Das ist mehr als 4 mal so viel, als bislang Zeitverluste durch die geschlossene Bahnschranke entstehen (44 Stunden). Das Verhältnis wird allerdings etwas besser, wenn der künftige Zugverkehr im Rahmen der geplanten Ausbaustrecke unterstellt wird, es wird allerdings weiterhin ein deutlich negativer Saldo verbleiben.

Für den Verkehr von Venedig über die neue St 2040 bis zum Kreisel bei der Tankstelle im Nabburger Südwesten ergibt sich lediglich eine Fahrzeitverkürzung von 9 Sekunden. Das Verkehrsaufkommen ist in dieser Relation ungefähr genauso hoch wie der oben genannte Umwegverkehr. Daraus ergibt sich ein Zeitgewinn von 16 Stunden pro Tag. Diese Gewinne können somit die Verluste in Höhe von 200 Stunden nicht wettmachen.

Im Internet sind die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Amtslösung zu finden. Demnach beträgt der Nutzen-Kosten-Wert 6,6, was ein außergewöhnlich guter Wert ist. Zu 81,6% setzt sich der errechnete Nutzen aus Fahrzeitverkürzungen incl. daraus resultierenden Lohnkostensparnissen (bei gewerblichem Verkehr) zusammen. Diese Berechnung muß falsch sein, denn der aus Fahrzeitgewinnen resultierende Nutzen müßte negativ und nicht positiv sein. Um den Sachverhalt zu klären, wäre die Einsichtnahme in die Langfassung der Nutzen-Kosten-Untersuchung erforderlich. Daraus wäre dann ersichtlich, wie sich der vermeintliche Fahrzeitgewinn im Einzelnen zusammensetzt und ob die getroffenen Annahmen korrekt sind. Zumindest an zwei Punkten ist die Berechnung nicht mehr aktuell: es wurden 60 km/h auf der neuen St2040 unterstellt, geplant sind aber nur noch 50 km/h. Außerdem sind die Verkehrsprognosen gegenüber dem Stand der Nutzen-Kosten-Untersuchungen deutlich nach unten korrigiert worden (wegen der Inbetriebnahme der A6, die nun Nabburg von der Westseite im Fernverkehr erschließt).

Falls sich die Fehler in der Nutzen-Kosten-Untersuchung erhärten sollten, läge hier ein schwerer Verfahrensfehler bei der Vergabe von öffentlichen Mitteln vor, denn die Freigabe von Steuergeldern ist an einen Nutzen-Kosten-Wert von mindestens 1,0 gebunden. Diesem Widerspruch muß nachgegangen werden, bevor eine Entscheidung für oder gegen die Amtslösung getroffen wird.



8. Anbindung der Georgenstraße auch bei der Amtslösung

Der wichtigste Vorteil der VR-Lösung gegenüber der Amtslösung ist insbesondere die Anbindung der Georgenstraße, neben den um ca. 1/3 niedrigeren Kosten, dem um 11 dB besseren Eisenbahn-Lärmschutz und der Anbindung des neuen Alten Brückenwegs. Diese Anbindung der Georgenstraße ist entsprechend der Überlegungen aus dem vorherigen Kapitel so entscheidend, dass er, falls sich die Nutzen-Kosten-Untersuchung als fehlerhaft erweisen sollte, die Finanzierung der Amtslösung mit öffentlichen Mitteln nach Öffentlichem Recht nicht zulassen und somit die gesamte Lösung in Frage stellen würde. Denn sollte der Fahrzeitznutzen entsprechend der oben genannten Überlegungen wirklich negativ sein, wäre dies das Aus der Amtslösung, selbst wenn die Planfeststellung rechtskräftig sein sollte.

Es gibt eine Möglichkeit, diesen Mangel zu heilen, und zwar indem die ohnehin geplante Fuß- und Radwegunterführung an der Stelle des heutigen Bahnübergangs zu einer Straßenunterführung bei unveränderter lichter Höhe von 2,5 m ausgebaut wird. (Anlage 5) Die Breite des Bauwerks nimmt dann um 6 m zu, während die Stützwände und die Brückenköpfe hinsichtlich der Kosten weitgehend unverändert bleiben. Es könnte hierbei auch der fehlende Hochwasserschutz beibehalten werden, d.h. das Bauwerk wird bei seltenen starken Hochwasser-Ereignissen überflutet und läuft, weil es zur Naab hin offen ist, nach dem Hochwasser von selbst wieder leer. Zwischen dem heutigen Bahnübergang und der Austraße erhält die Georgenstraße eine Steigungsrampe. Die Entwurfsgeschwindigkeit muß relativ niedrig gehalten werden (30 km/h), um die erforderlichen engen Kurven und Neigungswechsel zu bewältigen. Zum Ort hin ist eine Steigung von 10% erforderlich, um die bestehende Kreuzung der Georgenstraße mit der Austraße nicht umbauen zu müssen, während zwischen St 2040 und der Bahnunterführung ein Gefälle von 7% ausreicht. Die Mehrkosten dürften sich in einem überschaubaren Rahmen halten, da für die zusätzlichen Maßnahmen kein Grundwasserstrog erforderlich ist und weil die Straße oberhalb des normalen Grundwasserstandes liegt, wie dies auch beim Eisenbahntrog der VR-Lösung der Fall ist.

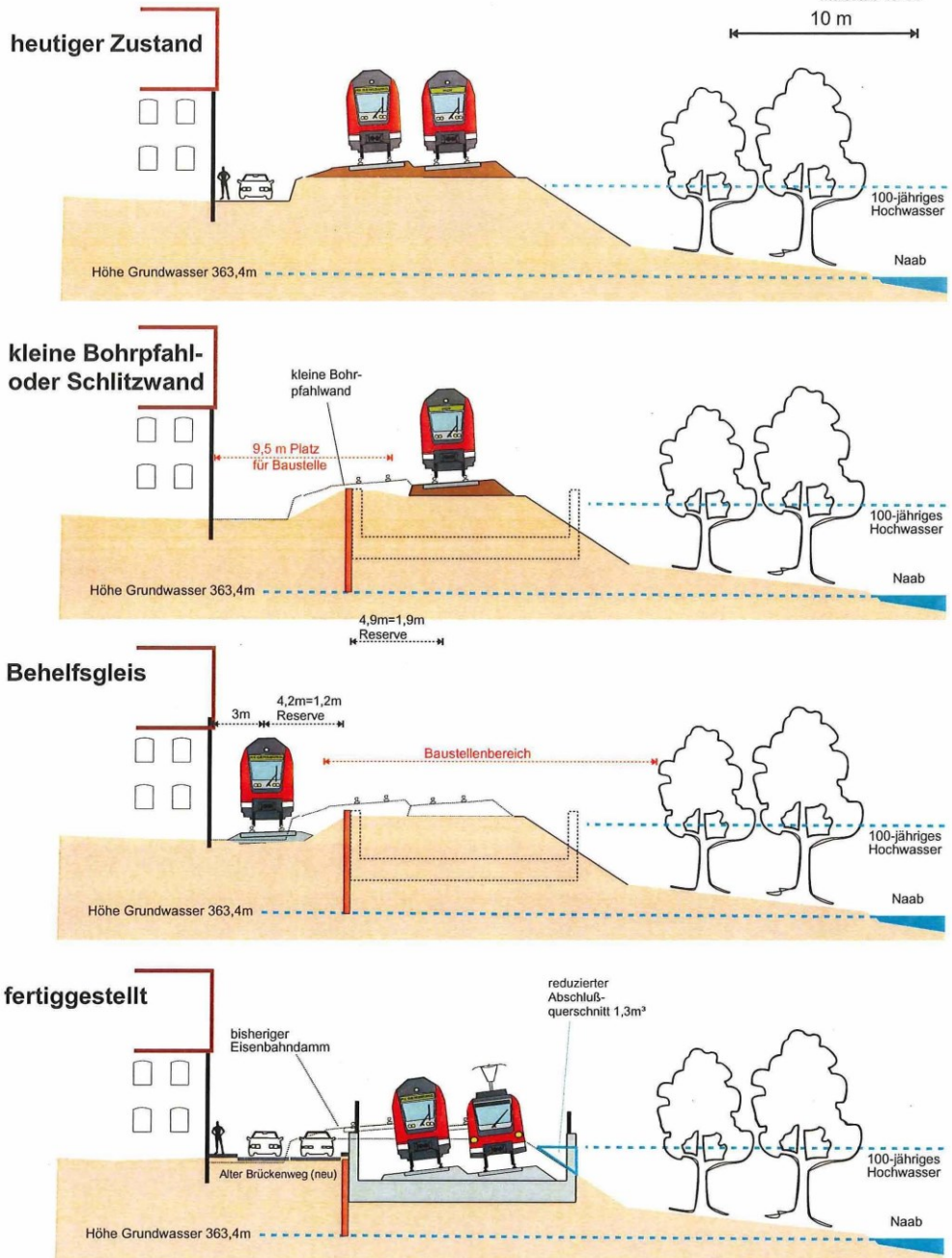
Mit einer solchen Lösung würde ca. 90% des Umwegverkehrs der Amtslösung entfallen, die Altstadt wäre ähnlich gut angebunden wie bei der VR-Lösung. Nur LKW mit einer lichten Höhe von über ca. 2,30 m sowie alle Fahrzeuge bei Hochwasser müßten den bislang standardmäßig unterstellten Umweg über die Austraße nehmen. Die Mehrkosten einer solchen Lösung dürften sich sehr grob geschätzt im Bereich von 2 bis 3 Mio EUR noch in einem überschaubaren Rahmen bewegen. Dies erhöht zwar die Mehrkosten der Amtslösung gegenüber der VR-Lösung weiter, doch wäre der gravierendste Nachteil der Amtslösung beseitigt und ein Nutzen-Kosten-Wert von über 1,0 wäre für die Amtslösung sehr wahrscheinlich.

Anlage 1

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg
Schnittzeichnung bei km 1,035 (Engstelle bei Brückenweg)

27.2.2015
VIEREGER
RÖSSLER
GmbH

Maßstab 1:200
10 m



Anlage 2 – schwarz (13 Schnittzeichnungen zum Höhenverlauf)

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg



27.2.2015

Anlage 2

13 Schnittzeichnungen zur Darstellung des Höhenverlaufes von Straße und Schiene im Bereich des Kreuzungsbauwerkes

Maßstab 1:200

Blick von Süden nach Norden

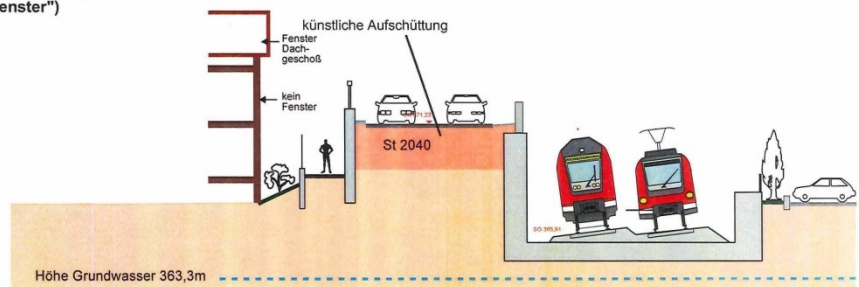
Alle Urheber- und Nutzungsrechte an den gezeigten Planänderungen gegenüber der bisherigen Planung verbleiben bei den Autoren, insbesondere die Rechte zur planerischen und baulichen Verwertung. Andernfalls bedarf es der schriftlichen Zustimmung der Autoren.

Deckblatt

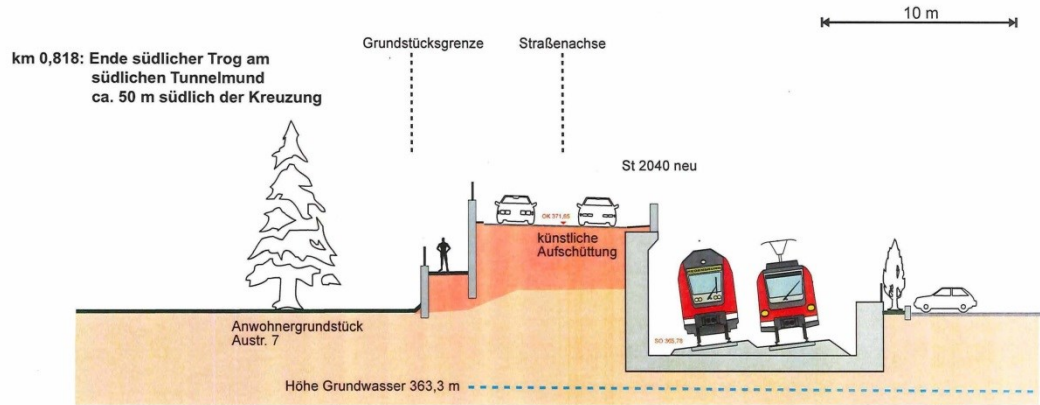
Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg

km 0,806: zwischen Einmündung Austraße und Kreuzung mit Georgen/Turnhallenstr. mit Ecke Wohnhaus Ramgraben 18 ("Haus ohne Fenster")

10 m

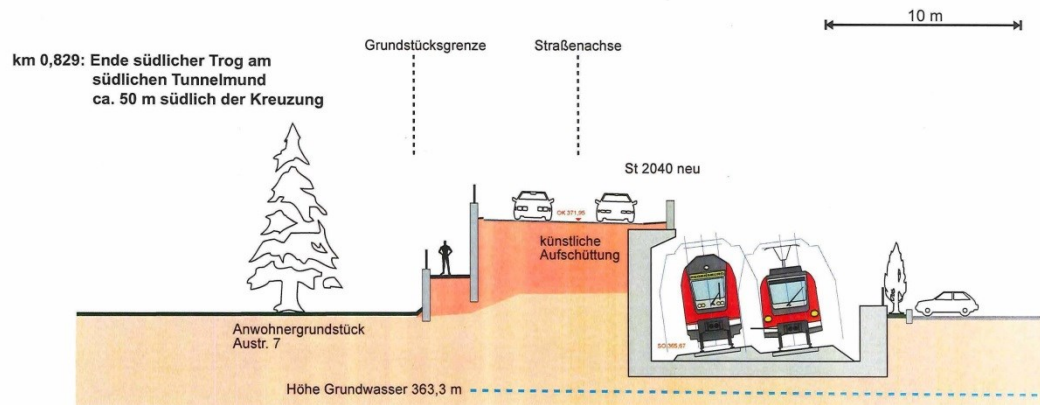


Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg



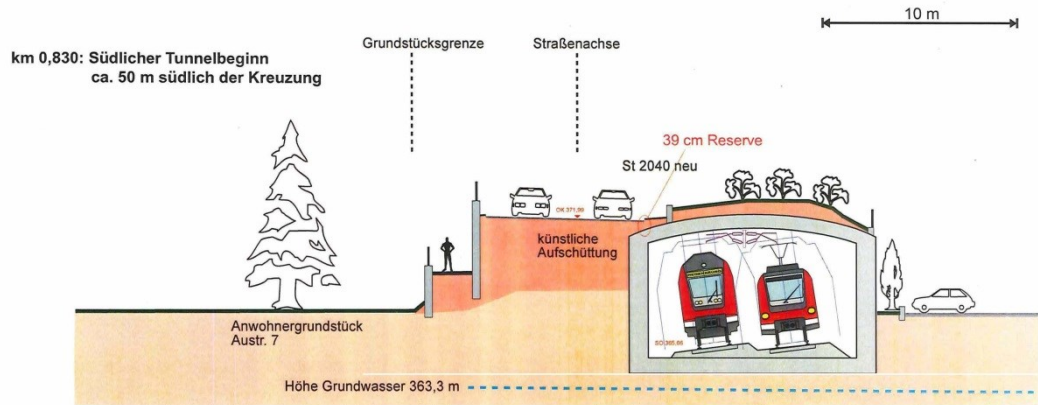
Seite 2

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg



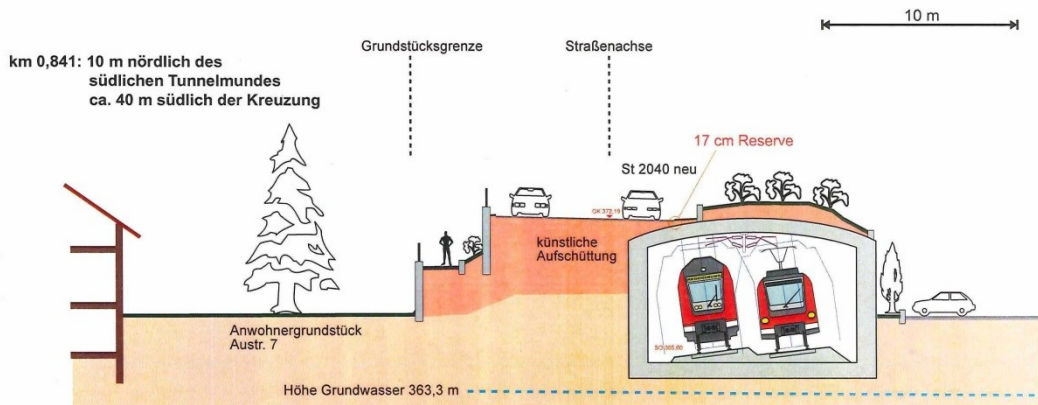
Seite 3

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg



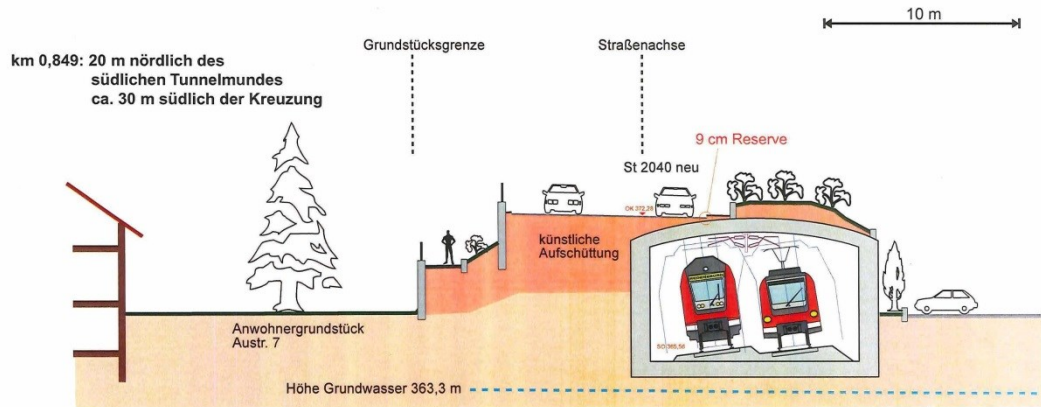
Seite 4

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg



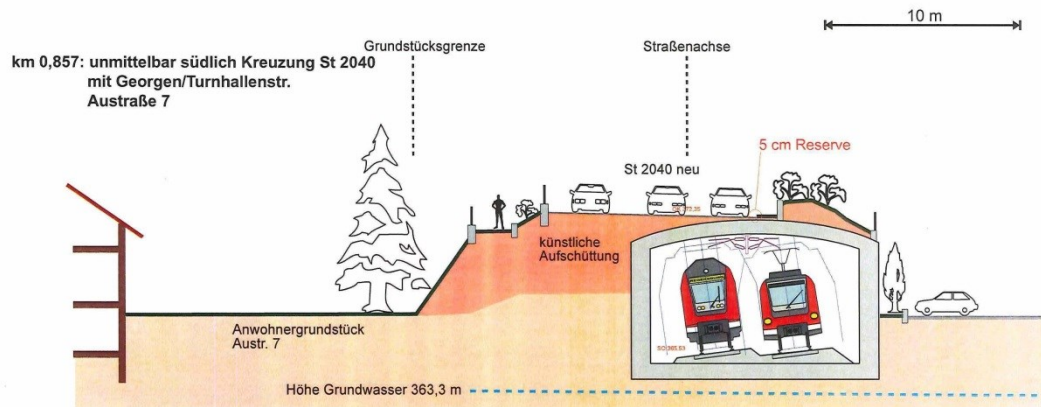
Seite 5

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg



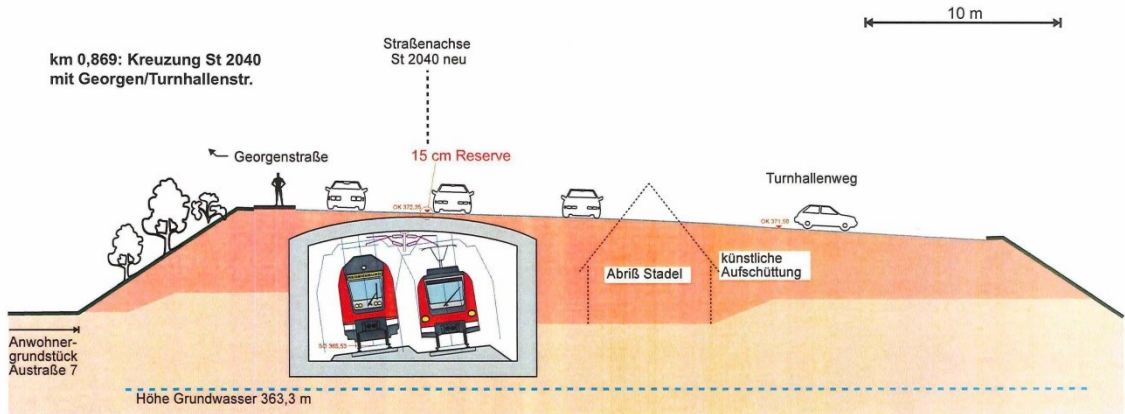
Seite 6

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg



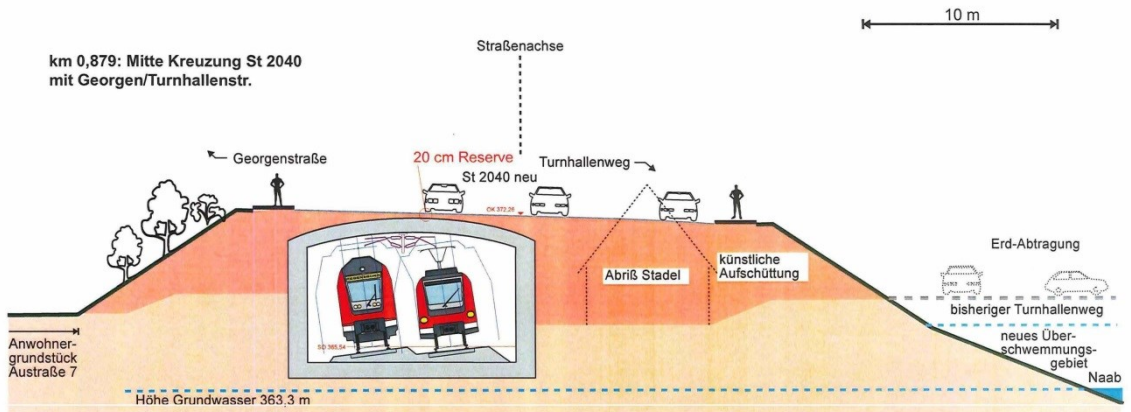
Seite 7

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg



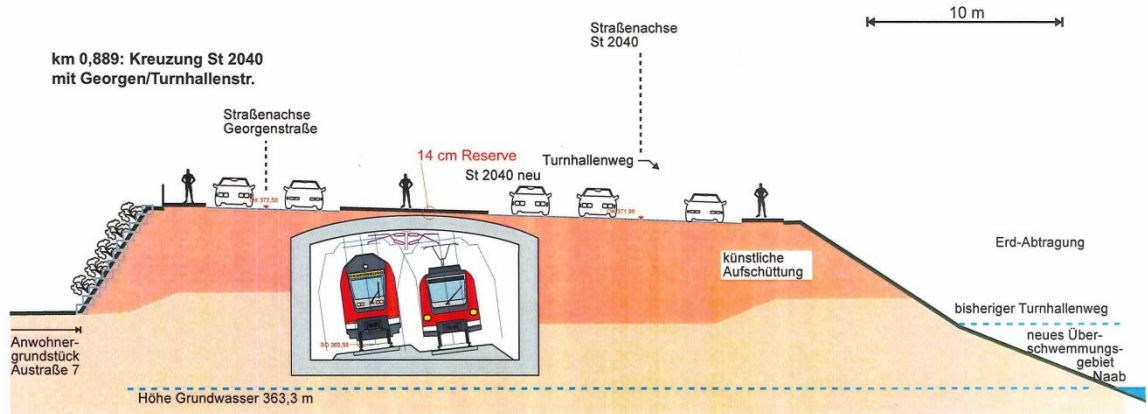
Seite 8

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg



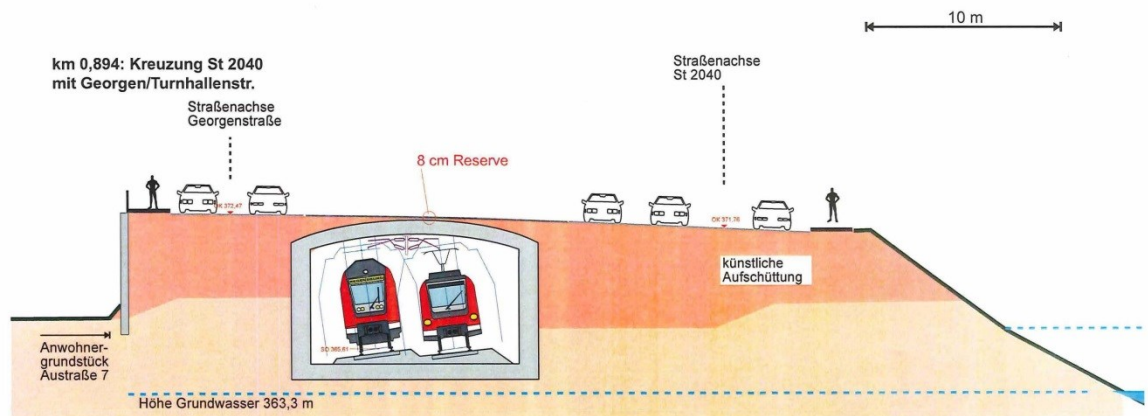
Seite 9

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg



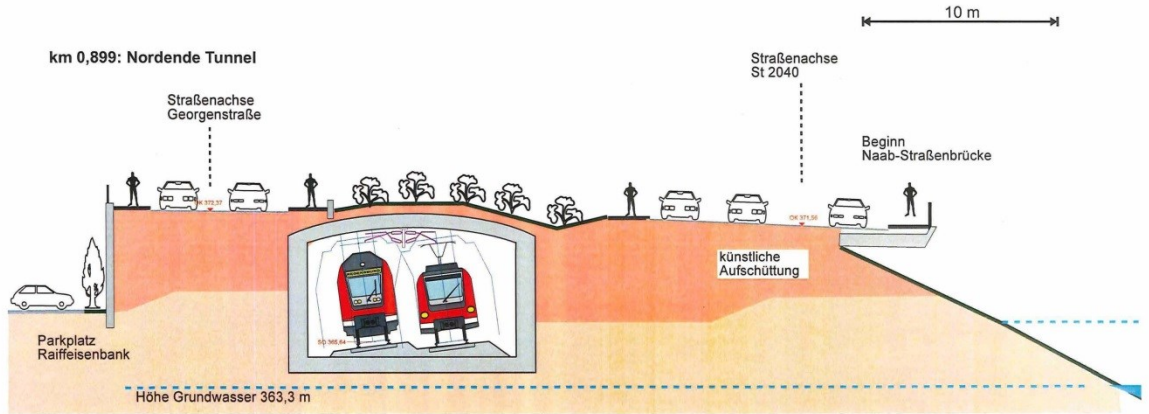
Seite 10

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg



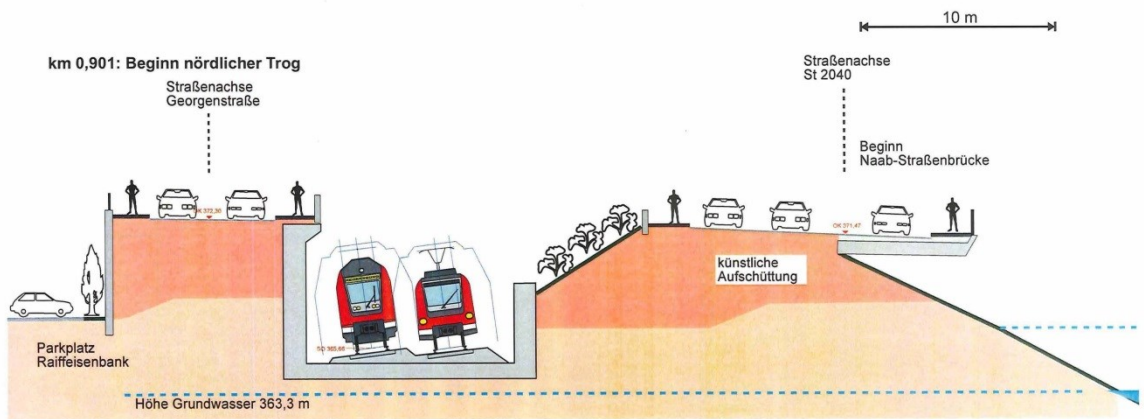
Seite 11

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg



Seite 12

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg



Seite 13

Anlage 3 – schwarz (*Planerische Veränderungen an der Amtslösung*)

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des
Bahnüberganges in Nabburg



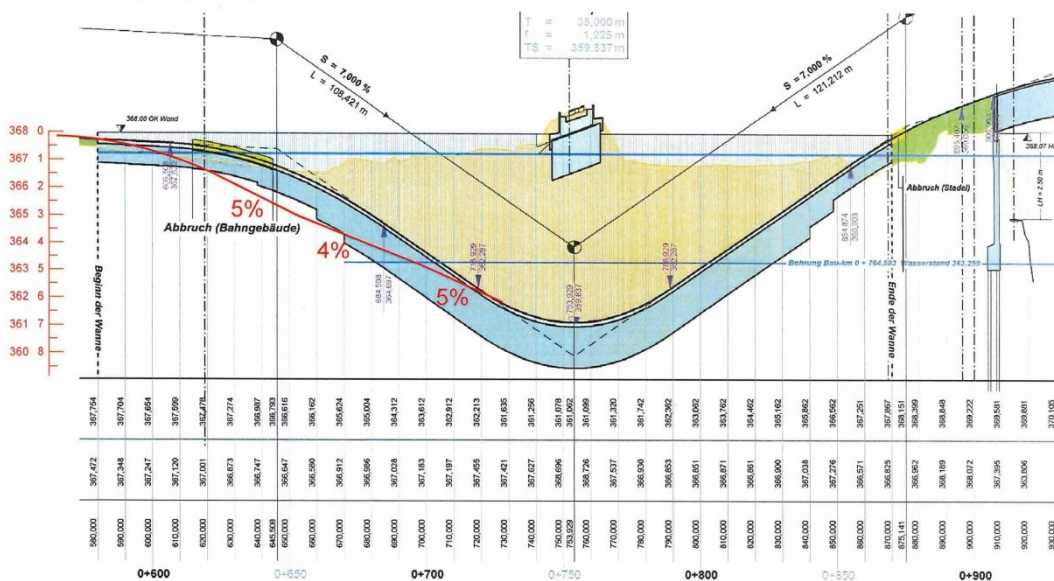
27.2.2015

Anlage 3

Planerische Veränderungen an der Amtslösung

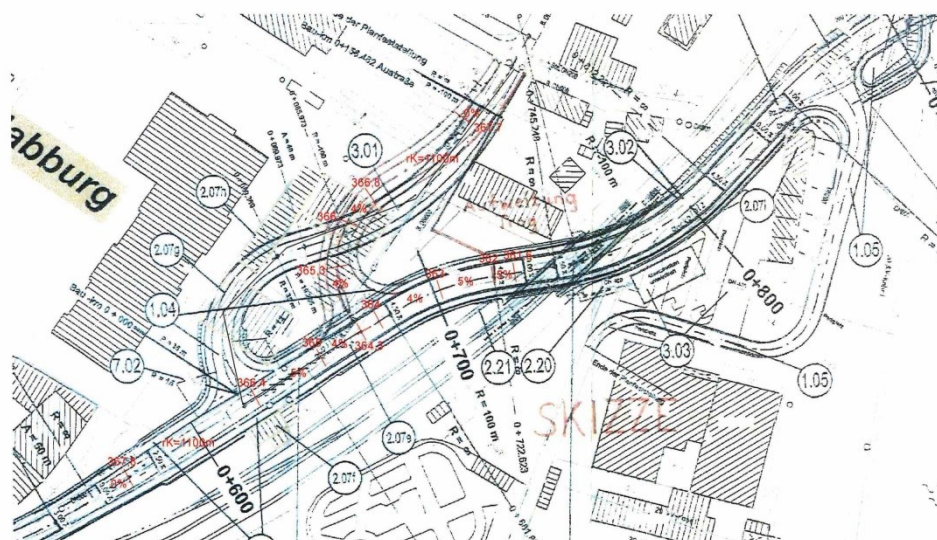
- Höhenplan mit 5% statt 7% Steigung für den Straßentrog
- Lageplan des Straßenbauamts mit verkürzter Austrasse und Höhenvermaßung nach VIEREGG-RÖSSLER

Höhenplan des Straßenbauamtes der Amtslösung mit rot von VIAREGG-RÖSSLER eingezeichnetem Höhenverlauf einer 4-5% Rampe statt 7% Rampe
Maßstab 1:1.000



München, den 27.2.2015

Skizze des Straßenbauamtes bzgl. des abgeflachten Troges mit verkürzter Ausstraße bei der Amtslösung mit ergänzenden Höhenangaben von VIAREGG-RÖSSLER (rot)
Maßstab 1:1.000



München, den 27.2.2015

Anlage 4 – schwarz (Schnittzeichnungen bei km 1,035 (Engstelle b. Brückenweg) – mögliche Varianten)

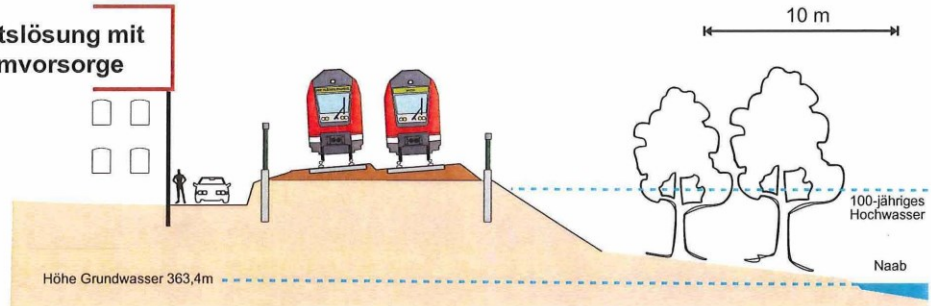
Anlage 4

Staatsstraße 2040 - Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg
Schnittzeichnung bei km 1,035 (Engstelle bei Brückenweg)
Mögliche Varianten des Lärmschutzes

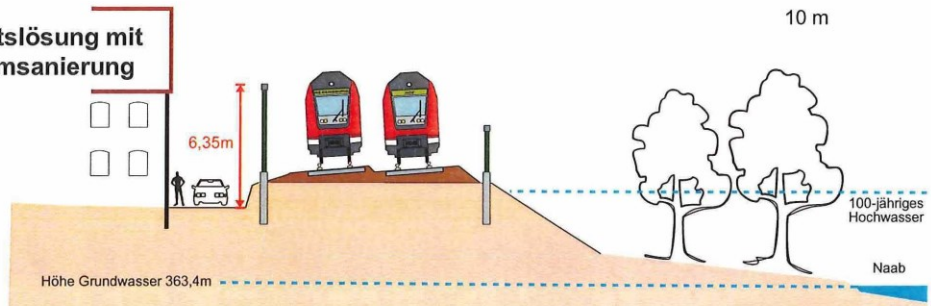
27.2.2015
VIEREGG
RÖSSLER
GmbH

Maßstab 1:200
10 m

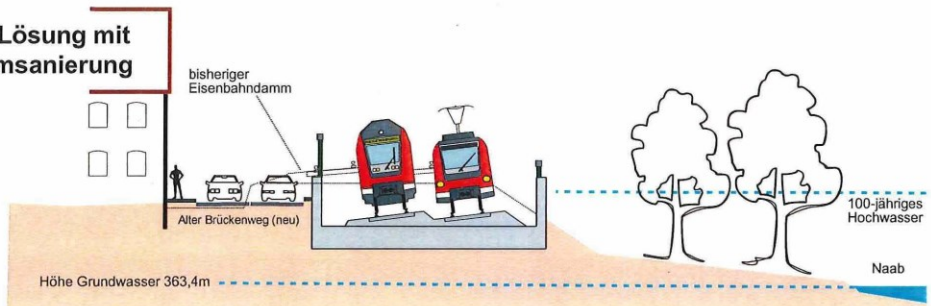
Amtslösung mit Lärmvorsorge



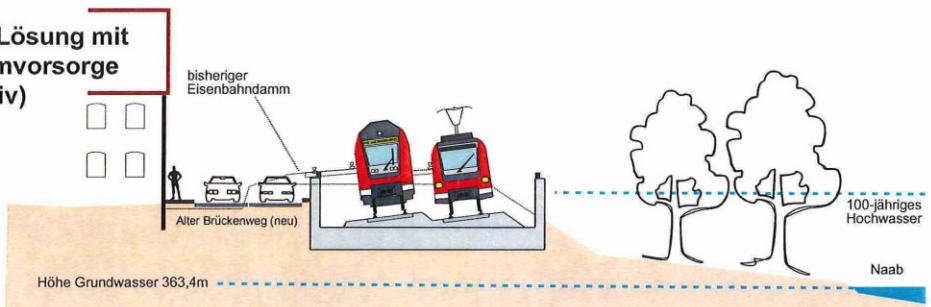
Amtslösung mit Lärmsanierung



VR-Lösung mit Lärmsanierung



VR-Lösung mit Lärmvorsorge (fiktiv)



**Beseitigung des Bahnübergang Georgenstraße
und Ausbau Staatsstraße St. 2040
im Stadtgebiet Nabburg
(Strecke 5860 Regensburg –Weiden)**

**- Statusbericht 1 -
vom 23.10.2014**

Planer: **VIEREKG-RÖSSLER GmbH**
Emdenstr. 11
D-81735 München
Herr Dr. M. Vieregg

Fachberater: **igi CONSULT GmbH**
Oberdorfstraße 12
91747 Westheim
Herr Dr. S. Niedermeyer
Herr Dr. W. Arnold

Az. C140682

Westheim, den 23.10.2014

EÜ Eitensheim, Eisenbahnüberführung km 94,620

Bericht 2: Baubegleitende geotechnische Untersuchungen und Beratungen für den Gleislängsverbau, den Oberleitungsmast (OL-Mast) 94-18 und die Verschubbahn für den Vershub (Endlage)

- | -

Inhaltsverzeichnis

1.	Bauvorhaben und Anlass	2
2.	Unterlagen	2
3.	Stellungnahme	2

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Daten Pegel Unterköblitz

1. Bauvorhaben und Anlass

Das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach plant im Stadtgebiet von Nabburg die Staatsstraße 2040 (St. 2040) auf einer Länge von rd. 1 km neu zu bauen. Dabei wird der vorhandene niveaugleiche Bahnübergang, welcher die Georgenstraße mit dem östlichen Stadtgebiet von Nabburg verbindet, aufgelassen. Dabei ist südlich der Kreuzung der Staatsstraße St. 2040 und der zweigleisigen Bahnstrecke Regensburg Hbf. – Weiden ein Trogbauwerk geplant, in welchem die neue Straße die Bahnlinie unterqueren soll. Anstelle des heutigen Bahnübergangs ist für die Fußgänger und Radfahrer eine Unterführung vorgesehen. Die heutige Nabbrücke von der Georgenstraße zum östlichen Stadtteil soll abgebrochen werden und durch eine von Nordosten nach Südwesten verlaufende Brücke ersetzt werden.

Die Planung des Staatlichen Bauamtes ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Diskussion. Die Beratungsfirma VIEREGG-RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung wurde anfangs 2012 beauftragt, zu den o.g. staatlichen Planungen Stellung zu nehmen und mögliche alternative Verkehrs- und Baukonzepte aufzuzeigen. Die igi-CONSULT GmbH wurde von der v.g. Beratungsfirma gebeten, eine erste bautechnische Einschätzung zu den von ihnen erarbeiteten Konzept zu geben. Der Fokus der erbetenen Einschätzungen liegt dabei auf den Auswirkungen von Grund- und Hochwassers während der Bauzeit.

2. Unterlagen

Die folgenden Unterlagen lagen der vorliegenden Stellungnahme zugrunde:

- /1/ Email: Unterlagen zu Eisenbahntrog Nabburg von 20.10.2014 der Planungen VIEREGG-RÖSSLER GmbH
 - a) Abbildungen 1 bis 5: Maßgeblichen Querprofilen
 - b) Abbildung 6: Höhenplan, 30.12.2011/09.08.2013, M 1 : 5.000/200
 - c) Lageplan: Geplante Maßnahmen, Zwischenbaustufe 2, 30.12.2011, M 1 : 1.000
 - d) Lageplan: Geplante Maßnahmen, Zwischenbaustufe 3, 30.12.2011, M 1 : 1.000
 - d) Lageplan: Geplante Maßnahmen, Endausbau 30.12.2011, M 1 : 1.000
- /2/ Daten Pegel Unterköblitz, Pegelwesen

3. Stellungnahme

In Anlage 1 sind die Stammdaten des Pegels Unterköblitz, welcher sich ca. 5 km stromaufwärts befindet, zusammengestellt. Entsprechend dieser Pegeldaten sind die Hochwässer an der Naab im Bereich der Stadt Nabburg durch eine schnelle Ablaufdynamik gekennzeichnet. Die typischen Hochwässer laufen in einem Zeitraum von ca. einer bis maximal zwei Wochen ab. Da bedeutet, dass in einem bauzeitlichen Hochwasserfall mögliche Stillstandszeiten der Baustelle dementsprechend zeitlich begrenzt sind. Eine Flutung der Baustelle während eines Extremhochwassers ist nach jetzigem Kenntnisstand als unproblematisch und beherrschbar einzuschätzen, da:

C140682
Beseitigung des Bahnübergang Georgenstraße

23.10.2014

Anlage 1

Pegel Unterköblitz / Naab (Entfernung ca. 4,1 km flussaufwärts vom Untersuchungsgebiet)

Messstellen-Nr.: 14002305
Landkreis: Schwandorf
Betreiber: Wasserwirtschaftsamt Weiden
Gewässer: Naab
Einzugsgebiet: 2.010,38 km²
Flusskilometer: 87,0 km
Rechtswert: 4511250 m (Gauss-Krueger, Bezug 12° Meridian)
Hochwert: 5488765 m (Gauss-Krueger)
Pegelnulppunktshöhe: 369,63 mNN

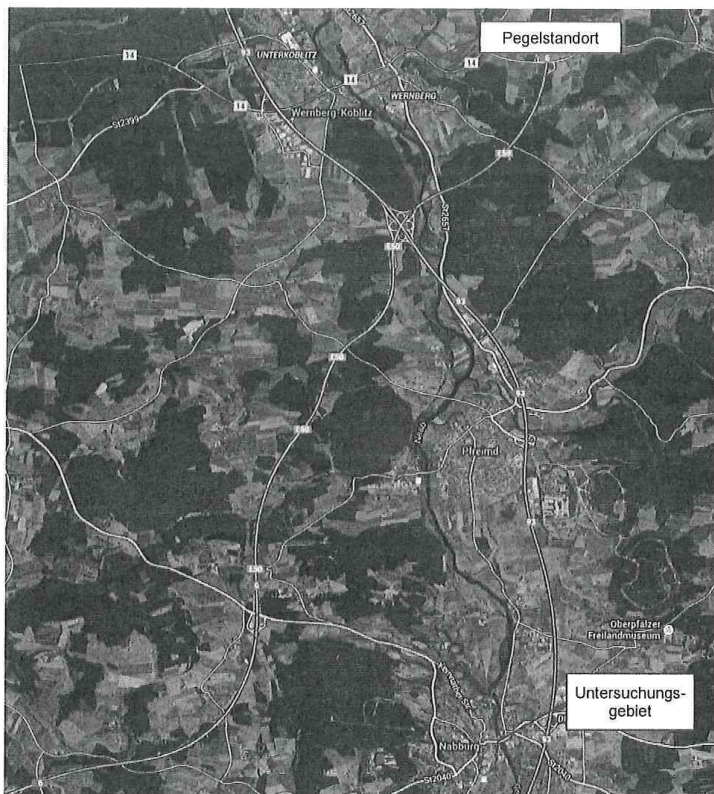


Tabelle 1 Wasserstände (1994 – 2012) [cm]

	Winter	Sommer	Jahr
NW	91,0	84,0	84,0
MNW	107	99,0	98,0
MW	141	118	129
MHW	282	185	287
HW	391	336	391

Tabelle 2 Höchste Wasserstände

Höhe [cm]	Datum
391	15.01.2011
373	27.01.1995
368	03.01.2003
350	26.03.1988
449	14.01.2011

Beseitigung des Bahnübergang Georgenstraße und
Ausbau Staatsstraße St. 2040 im Stadtgebiet Nabburkkm 94,620

- 1 -

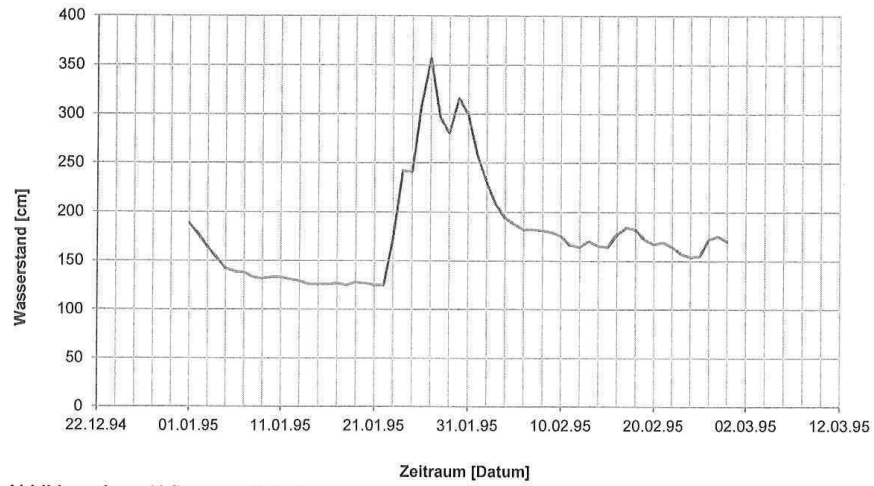


Abbildung 1 Abflussganglinie 1995



**Gutachterliche Stellungnahme
Planfeststellung Beseitigung des Bahnübergangs
in Nabburg
Tektur vom 27.01.2017**

Auftraggeber:



München, den 24.4.2017

Emdenstr. 11 D-81735 München
Tel.: 089/240236-55
E-Mail: vierekg@vr-transport.de
Internet: www.vr-transport.de

Geschäftsführer:
Dr. Martin Vieregg
Registergericht: München HRB 94833
IBAN: DE04 7933 0111 0000 7705 04

Flessabank München
BLZ: 79330111
Konto-Nr.: 770 504
USt-IdNr.: DE129487819

Ausgangssituation

Im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung, Tektur vom 27.01.2017, wird auf S. 35 (Kapitel 4.5.3) auf die Alternativplanung der VIEREGG-RÖSSLER GmbH (VR) eingegangen, mit der Überschrift "Verlegung der St 2040 mit Tieferlegung und Verschiebung der Bahnlinie".

Im Fazit werden vom Antragsteller Behauptungen aufgestellt, die fachlich nicht korrekt sind:

"Die Variante hat neben einer ausgeprägten Hoch- u. Grundwasserproblematik, der Erfordernis eines sehr nah an der Bebauung liegenden Behelfsgleises, sehr hohen Stützmauern, einer mehrjährigen Bauzeit mit massivsten Beeinträchtigungen des Verkehrs auf der Schiene und auf der hochbelasteten St 2040 auch eine eingeschränkte Erreichbarkeit der Ortsteile Ledermühle und Haindorf mit den dort angesiedelten Betrieben zur Folge. Die Variante ist darüber hinaus auch aufgrund der im Vergleich zur Vorzugsvariante entstehenden Mehrkosten auszuschließen."

Zur Vorgeschichte: VR wurde im November 2011 mit der Bearbeitung der Fragestellung im Auftrag der Stadt Nabburg begonnen und hat im Februar 2012 ihre Ergebnisse im Stadtrat Nabburg präsentiert.

Es folgte eine mehrjährige Diskussion zwischen VR und dem Straßenbauamt, die von Staatssekretär Gerhard Eck moderiert wurde.

Im Sommer 2012 wurde dann ein Gespräch zwischen Straßenbauamt der VIEREGG-RÖSSLER GmbH sowie von Partnerbüros der VIEREGG-RÖSSLER GmbH in München vereinbart, zu dem die Vertreter des Straßenbauamtes dann nicht erschienen. Das Gespräch wurde erneut angesetzt und fand dann doch noch statt. Darin forderte das Straßenbauamt VR auf, weitere umfangreiche und vertiefende Unterlagen vorzulegen. Für diese Arbeiten sandte VR am 12.7.2012 dem Straßenbauamt ein Angebot zu, das vom Straßenbauamt abgelehnt wurde, mit der Begründung, das Amt erwarte die hierfür erforderliche Arbeitsleistung ohne Kosten. Die Sache ruhte dann, bis 1 Jahr später Otto Zeitler sich bereit erklärte, die Leistungen bei uns zu bestellen, allerdings nur für ein eher symbolisches Honorar. VR erarbeitete dann eine vertiefte Planung und eine umfangreiche Stellungnahme zu den Äußerungen des Straßenbauamtes.

Im Großen und Ganzen wurde unsere Planung durch die Prüfung des Straßenbauamtes bestätigt bzw. wir konnten Bedenken fachlich klar ausräumen.

Die letzten und somit aktuellsten Dokumente des Straßenbauamtes zum VR-Vorschlag sind ein großes Datenpaket an Plänen und Ausführungen vom Straßenbauamt zum Vergleich Amtslösung vs. VR-Lösung Bahnübergang Nabburg vom April 2015. Im Juni und Juli 2015 hat VR eine Stellungnahme dazu erarbeitet (22.7.2015, 30 Seiten Text und 24 Abbildungen in 5 Anlagen).

Aktuelle Bedeutung der VR-Lösung

Mit Aufnahme der Bahnstrecke Marktredwitz - Regensburg in den Bundesverkehrswegeplan 2030 hat sich eine wesentliche Planungsgrundlage der Antragsplanung geändert: Nicht mehr die geplante Staatsstraße, sondern die Bahnlinie wird künftig die Haupt-Lärmquelle sein. Denn diese Bahnlinie soll künftig die östliche Haupt-Nord-Süd-Güterzugstrecke in Deutschland sein. Bei der Beibehaltung der Bahntrasse im Bereich des Ortes von Nabburg wird die Bahnlinie 4 m hohe Lärmschutzwände erhalten. Da die Bahnlinie in einer leichten Dammlage verläuft, wird dann künftig eine 6 bis 7 m hohe Wand durch Nabburg verlaufen, fast doppelt so hoch wie die Berliner Mauer. Bei der VR-Lösung wird diese optische Beeinträchtigung durch die Trog-lage der Eisenbahn entscheidend entschärft.

Planungsstand der VR-Lösung

Die VR-Lösung liegt in etwa in der Genauigkeit einer ingenieurtechnischen Vorplanung vor. Es gibt einen Lageplan im Maßstab 1:1.000 sowie rund 20 Querschnittszeichnungen. Außerdem liegt ein kurzes hydrogeologisches Fachgutachten bzgl. des geplanten Bauablaufes vor. Außerdem existieren eine detaillierte Kostenaufstellung sowie Pläne für Zwischenbauzustände.

Einwendungen am "Fazit" im Einzelnen

"Die Variante hat neben einer ausgeprägten Hoch- u. Grundwasserproblematik (...)"

Es trifft zu, dass bei der Alternativplanung der Retentionsraum der Naab eingeschränkt wird. Bei der VR-Lösung wird der Retentionsraum nördlich der heutigen Naabbrücke auf ca. 120 m Länge eingeschränkt, wobei der Querschnitt im Durchschnitt unter einem Quadratmeter bleibt, so dass die gesamte Einschränkung ca. 100 Kubikmeter beträgt. Weitere ca. 100 Kubikmeter Retentionsraum gehen durch den Eisenbahntrog im Bereich des Parkplatzes der Nordgauhalle verloren, denn dieser Parkplatz ist für das 100-jährige Hochwasser ebenfalls eine Retentionsfläche. Südlich der bestehenden Naabbrücke werden durch Abtragung des alten Turnhallenwegs allerdings mehrere 1000 Kubikmeter neuer Retentionsraum als Kompensation geschaffen.

Bei der Amtslösung findet ebenfalls eine Einschränkung des Retentionsraumes statt. Diese Einschränkung liegt wie auch bei der VR-Lösung im Bereich des Parkplatzes Nordgauhalle, doch benötigt hier die Straße deutlich größere Flächen als bei der VR-Lösung. Laut altem Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen von 2010 (S. 40) beträgt der Retentionsraumverlust hier 450 Kubikmeter, das ist mehr als doppelt so viel wie insgesamt beim VR-Vorschlag, und im Rahmen der Tektur nimmt dieser Retentionsraumverlust noch weiter zu, weil der Trog wegen des verbreiterten Fuß- und Radweges nun noch breiter werden soll. Wie hoch er im Vergleich zum VR-Vorschlag aktuell ist, kann aufgrund der nur noch pauschalen Angaben (S. 55 der Tektur des Erläuterungsberichtes) nicht mehr ermittelt werden.

Zur "ausgeprägten Grundwasserproblematik" ist zu sagen: Der geplante Straßentrog der Antragsplanung verläuft tief im Grundwasser. Um diesen Trog bauen zu können, ist der Einsatz von Bohrpfählen für die Seitenwände und der Bau einer Injektionssohle zur Abdichtung von unten erforderlich. Erst dann findet der eigentliche Bau des Grundwassertroges statt. Letztlich müssen so zwei Tröge gebaut werden: Ein äußerer für die Abdichtung der Baustelle und ein innerer als eigentlicher, dauerhaft wasserdichter Beton-trog. Der Eisenbahntrog bei der Alternativlösung verläuft deutlich weniger tief und bleibt durchgehend über dem Regel-Grundwasserstand (Niedrigwasser), der über 11 von 12 Monate pro Jahr vorherrscht. Somit kann auf den aufwendigen äußeren Trog zur Abdichtung der Baustelle verzichtet werden. Bei Hochwasser ruhen die Bauarbeiten. Laut hydrogeologischem Fachgutachten der Fa. igi vom 23.10.2014 ist ein Fluten der Baustelle als problemlos anzusehen. Nach Ende des Hochwassers wird die Baustelle wieder leergepumpt bzw. läuft über das Grundwasser von selbst ab.

"der Erfordernis eines sehr nah an der Bebauung liegenden Behelfsgleises (...) einer mehrjährigen Bauzeit mit massivsten Beeinträchtigungen des Verkehrs auf der Schiene und auf der hochbelasteten St 2040"

Für den Fall, dass die Bahnlinie im Rahmen des geplanten Ausbaus nicht ohnehin für einen Zeitraum von 1 bis 2 Jahren stillgelegt wird, was die DB selbst bei Strecken mit größerer überregionaler Bedeutung gemacht hat (Paderborn - Hamm, Knappenrode - Horka, Bamberg - Lichtenfels) liegt dem Baustufenkonzept der VR-Variante ein Konzept vor, bei dem der Eisenbahnverkehr mit einem eingleisigen Betrieb voll umfänglich aufrecht erhalten werden kann. Der nur eingleisige Engpass stellt bei den heute nur 48 Zügen pro Tag in beiden Richtungen keinen Engpass dar, denn es gibt durchgehend eingleisige Bahnlinien, auf denen die doppelte Anzahl von Zügen pro Tag bewältigt wird.

An der engsten Stelle verläuft die Gleisachse des Behelfsgleises vorschriftsmäßig in 3,0 m Abstand zum Gasthaus nördlich der Schreinerei. Auf der der Bahn zugewandten Seite befindet sich kein Eingang und nur wenige Fenster. Die Züge werden auf dem Behelfsgleis ohnehin nur mit reduzierter Geschwindigkeit verkehren.

Das Baukonzept der Antragstrasse ist dagegen im Bereich des Troges höchst zweifelhaft: Das Straßenbauamt geht von einer 60-stündigen Vollsperrung des Bahnverkehrs aus (Wochenendpause von Freitag abend bis Montag früh). In dieser kurzen Zeitspanne müssen nicht nur Gleise ab- und wieder aufgebaut, sondern u.a. 40 bis 100 Bohrpfähle errichtet werden (je nachdem, ob die Bahntrasse ein- oder zweigleisig betrieben wird). Allein hierfür sind zwischen 1 und 3 Wochen Bauzeit erforderlich. Der vom Straßenbauamt skizzierte Bauablauf ist in dieser kurzen Zeitspanne nicht machbar. Es ist entweder eine Vollsperrung von einigen Wochen oder alternativ der Bau eines Behelfsgleises erforderlich.

"sehr hohen Stützmauern"

Hohe Stützmauern sind nur punktuell vorgesehen, und zwar am Südrand des Grundstücks Austraße 7 mit 5 m Höhe, wo das Grundstück mit hohen Bäumen endet und deshalb die optische Beeinträchtigung gering ist, und im Bereich Parkplatz Nordgauhalle auf ca. 30 m Länge mit 4 m Höhe. Insgesamt ragt das Bauwerk vom Parkplatz Nordgauhalle 5 m nach oben. Bei der Antragstrasse, wo auf der vom Parkplatz aus gerechnet 3 m hohen bestehenden Bahntrasse 4 m hohe Lärmschutzwände angebracht werden sollen, ragt das Bauwerk künftig mit 7 m noch zwei Meter weiter nach oben als bei der VR-Lösung. Insgesamt stellt die VR-Lösung deshalb optisch klar eine Verbesserung und nicht eine Verschlechterung dar. Dies gilt vor allem für den Bereich der Georgenstraße, wo durch die Tieferlegung der Bahnlinie die Sicht auf die Altstadt weitgehend unversperrt bleibt und nicht durch 4 m hohe Lärmschutzwände versperrt und verschandelt wird.

"eingeschränkte Erreichbarkeit der Ortsteile Ledermühle und Haindorf mit den dort angesiedelten Betrieben zur Folge".

Es fehlt hier die Einschränkung "während der Bauzeit". Nach Fertigstellung der Baumaßnahme ist die Erreichbarkeit der genannten Orte durch die Verbreiterung des neuen "Alten Brückenweges" sogar besser. Während der Bauzeit ist für Pkw die Erreichbarkeit über den Schießstättenweg gegeben und für Lkw durch eine Verbreiterung und Umwidmung einer vorhandenen landwirtschaftlichen Fahrstraße über Haindorf.

"Die Variante ist darüber hinaus auch aufgrund der im zur Vorzugsvariante entstehenden Mehrkosten auszuschließen."

Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat im Juli 2015 den Kostenstand sowohl der VR-Lösung als auch der Antragstrasse aktualisiert. Hierbei wurden folgende Mehrkosten bei der Antragstrasse berücksichtigt:

- Verbreiterung Trogbauwerk wegen breiterem Fuß- und Radweg
- Mehrkosten aufgrund der Angleichung der Einheitswerte.

Letzterer Punkt wurde erforderlich, da sich herausstellte, dass das Straßenbauamt den Straßentrog mit deutlich niedrigeren Einheitswerten kalkulierte als VR den Eisenbahntrog.

Außerdem wurden beide Projekte auf den Preisstand 2015 aktualisiert. Die Aktualisierung ergab 33,1 Mio EUR für die Antragstrasse und 23,3 Mio EUR für die VR-Lösung. Es ergibt sich somit ein Kostenvorteil der VR-Lösung in Höhe von 9,8 Mio EUR bzw. 8,5 Mio EUR, je nach Betrachtung der sog. "Sowiesokosten", die Teil der geplanten Ausbaustrecke sind. Im Fall der vorübergehenden Stilllegung der Bahnlinie steigt der Kostenvorteil sogar auf über 10 Mio EUR an. Von "Mehrkosten" bei der VR-Lösung kann deshalb keine Rede sein. Die Unterlagen zur neuen Kostenberechnung wurden im Juli 2015 über Staatssekretär Eck dem Straßenbauamt zugänglich gemacht, mit der Aufforderung zur Kommentierung. Ein Feedback von Seiten des Straßenbauamts steht bis heute aus. Die letzte ausführliche Stellungnahme des Straßenbauamtes zur VR-Lösung vom März 2015 geht auf das Thema Kosten gar nicht mehr ein.

Der Bau des reinen Betontroges, ohne verkehrliche Einrichtungen, hat das Straßenbauamt bei der VR-Lösung mit 600 EUR pro Kubikmeter veranschlagt, den Trog bei der Antragstrasse dagegen nur mit gut 200 EUR pro Kubikmeter, und das obwohl bei der VR-Lösung weder Bohrpfahlwände noch eine Injektionssohle zur Baugrubenabdichtung erforderlich ist, weil nämlich die VR-Lösung vollständig oberhalb des Grundwassers liegt (vgl. unten) und der Trog der Antragstrasse tief in das Grundwasser hineinreicht. Die Kostenkalkulation des Straßenbauamtes ist somit zumindest an diesem Punkt um Faktor vier falsch und somit unseriös.

Es ist zwar bei der VR-Lösung ein längeres Behelfsgleis und ein temporärer Bahnübergang erforderlich, doch ergeben sich folgende kostenrelevante Vorteile:

- Es werden keine Großbohrpfahlwände benötigt.
- Bei der Amtslösung reichen die Großbohrpfahlwände 13 m tief, bei der VR-Lösung liegt die in offener Bauweise zu erstellende Tunnelsohle lediglich knapp 5 m unter Gelände.
- Es ist keine wasserdichte Baugrube erforderlich, denn der Regel-Grundwasserstand (Niedrigwasser) liegt unter der Tunnelsohle. Somit kann auf den teuren äußeren Trog (Bohrpfahlwände und Injektionssohle) verzichtet werden.
- Das Gesamtvolumen des Troges ist unter Berücksichtigung des um 1,5 m verbreiterten Gehweges bei der Amtslösung um 38% größer als bei der VR-Lösung.
- Bei der Amtslösung sind zwei Kreuzungsbauwerke (St 2040 und Fuß/Radweg) erforderlich, bei der VR-Lösung nur eines.
- Die VR-Lösung greift weniger stark in bestehende Bebauung ein.

VIEREGG-RÖSSLER GmbH
Innovative Verkehrsberatung



Dr. Martin Vieregge

Um einen Auszug aus der Niederschrift wird gebeten.

Die nachstehenden Einwendungsführer haben die Teilnahme zur Erörterung abgesagt oder sind nicht erschienen:

Die Teilnahme abgesagt haben:

A – 1, Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Lechstraße 50, 93057 Regensburg vom 27.03.2012 und 17.09.2012, Az: L 2.1 A- 3503 bzw. 631-Sch

A – 4, Teilnahme Amt für ländliche Entwicklung Oberpfalz, Falkenberger Straße 4, 95643 Tirschenreuth vom 05.01.2011 und 16.02.2017 Az: A I G 4622/SAD bzw. A1-G 7512.1

A – 12, TenneT TSO GmbH, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg vom 21.02.2012 und 27.08.2012, Az: NLB-VM-li-ID-4975

A – 20, Deutsche Telekom, Technik GmbH, Bajuwarenstr. 4, 93053 Regensburg vom 10.02.2011 und 11.04.2017

A – 21 Wasserwirtschaftsamt Weiden, Gabelsberger Str. 2, 92637 Weiden vom 16.02.2011, Az: 4-4354.SAD/St 2040-2216/10 und vom 03.04.2017 Az.: 4.4-4354-SAD/Ng-6598/2017

A – 24, Bayer. Landesamt für Umwelt, 86177 Augsburg vom 14.02.2011 und 03.03.2017, Az: 27-4354-4818/2011 bzw. 27-4354-17423/2017

Nicht erschienen sind:

A – 7, Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Nabburg vormals Vermessungsamt Nabburg, Obertor 12, 92507 Nabburg vom 14.12.2010, Az: VM 2323

A - 8, Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Nürnberg, Eilgutstraße 2, 90443 Nürnberg vom 10.12.2010 und vom 28.03.2017 Az: 62125 Pap (D-5860-58) bzw. 65133-651 pt/004-2017#153

A – 9, Ameisenschutzverein e.V., vertreten durch [REDACTED], [REDACTED]
[REDACTED] vom 22.11.2010

A – 10, PLEdoc GmbH, Postfach 12 02 55, 45312 Essen Schreiben vom
24.11.2010, Az: PB_247038

A – 14, Oberpfälzer Waldverein, Hauptverein, Rotkreuzplatz 10, 92637 Weiden
i.d.OPf. Schreiben vom 17.04.2012 und 12.10.2012, Az: ---

A – 15, E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstr. 51, 96052 Bam-
berg Schreiben vom 20.01.2011, Az: NE-TIB KS ID 5781

A – 16, Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (BLfD), Abteilung B- Stabsstel-
le, lineare Projekte, Postfach 10 02 03, 80076 München Schreiben vom
19.01.2011 und 06.04.2017, Az.: P-2010-4583-1 S2 bzw. P-2010-4583-3_S2

A – 17, Bund Naturschutz, Oberer Markt 14, 92507 Nabburg Schreiben vom 25.01.
2011, Az: Pö/Bi

A – 25, Vodafone Kabel Deutschland Vertrieb, Service GmbH, Bamberg, Süd-
westpark 15, 90449 Nürnberg Schreiben vom 16.02.2011 und 29.03.2017, Az:
Netzplanung NE 3 , Stellungnahme Nr.:S4578 bzw. Stellungnahme S00446114

A – 27, Landesjagdverband Bayern e.V., Kreisgruppe Nabburg im LJV Bayern
e.V., [REDACTED], [REDACTED] Schreiben vom
22.01.2011

A – 29, Markt Schwarzhofen, Verwaltungsgemeinschaft Neunburg vorm Wald,
Kolpingstraße 3, 92431 Neunburg vorm Wald Schreiben vom 17.01.2011 und

A – 30, Bayerischer Bauernverband, Postfach 10 02 55, 93053 Regensburg
Schreiben vom 24.03.2011, Az: 734ju

Sammeleinwand 1

- B-001 [REDACTED]
[REDACTED]
- B-002 [REDACTED]
[REDACTED]
- B-032 [REDACTED]
[REDACTED]
- B-014 [REDACTED]
[REDACTED]
- B-022 [REDACTED]
[REDACTED]

- B-009 [REDACTED]
- B-026 [REDACTED]
- B-020 [REDACTED]

11 Unterschriften der Eigentümergeinschaft Haberstroh 21/21a:

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

12 Unterschriften der Eigentümergeinschaft Haberstroh 17/17a:

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

Weitere Einwender:

- [REDACTED]
- [REDACTED]

Sammeleinwand 2

- B-003, [redacted]
[redacted]
- B-004 [redacted]
[redacted]

[redacted]
[redacted]

Sammeleinwand 4:

- [redacted]
- B-021 [redacted]
[redacted]
- B-030 [redacted]
[redacted]
- B-046 [redacted]
[redacted]

B-011 [redacted]
[redacted]

B-012 [redacted]
[redacted]

B-013 [redacted]
[redacted]

B-015 [redacted]
[redacted]

B-016 [redacted]
[redacted]

B-017 [redacted]
[redacted]

B-023 [redacted]
[redacted]

B-027 [redacted]
[redacted]

B-028 [REDACTED]
[REDACTED]

B-029 [REDACTED]
[REDACTED]

B-031 [REDACTED]
[REDACTED]

B-033 [REDACTED]
[REDACTED]

B-036 [REDACTED]
[REDACTED]

B-037 [REDACTED]
[REDACTED]

B-041 [REDACTED]
[REDACTED]

Die Anhörung ist um 17:42 Uhr beendet und ist hiermit abgeschlossen.

Nabburg, den 19.04.2018

Ausgefertigt: Regensburg, den 20.07.2018

Aufgenommen:

Gesehen:

Gesehen:
für 16, 17, u.
19.04.2018

Gesehen:
für 16. u. 19.04.2018

[REDACTED]
Baurat

[REDACTED]
Oberregierungsrätin

[REDACTED]
Baudirektor

[REDACTED]
Ltd. Regierungsdirektorin

Anlagen:

Teilnehmerliste vom 16.04.2018 (eingescannt):

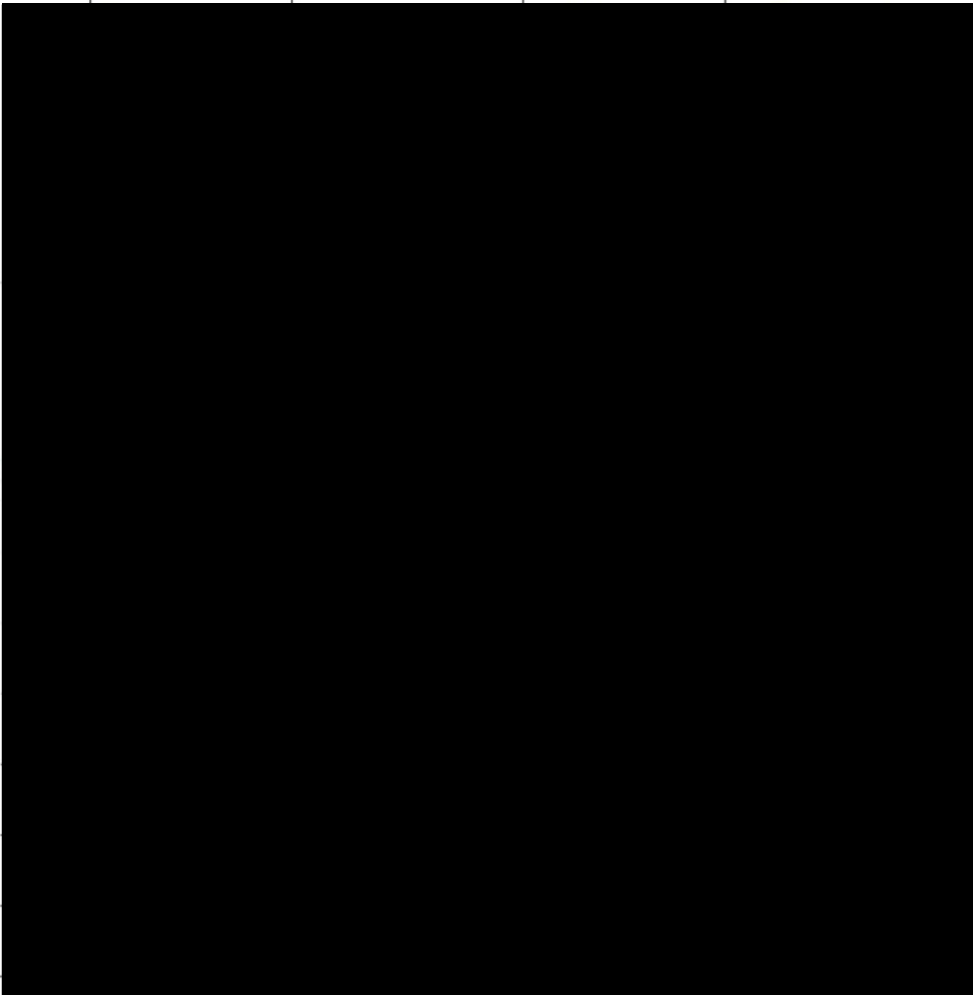
Planfeststellung für das Bauvorhaben
Staatsstraße 2040, Amberg - Nabburg - Neunburg vorm Wald
Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg
von Station St 2040_540_1,345 bis Station St 2040_600_0,043
in der Stadt Nabburg
Planfeststellung nach Art. 36 BayStrWG in Verbindung mit Art. 72ff
BayVwVfG
Erörterungsverhandlung vom 16. April 2018 in Nordgauhalle, Turnhallen-
weg 16a, 92507 Nabburg

TEILNEHMERLISTE

lfd. Nr.	Name Vorname	Beruf bzw. Dienstbezeichnung	Wohnort bzw. Dienststelle	Unterschrift
-------------	-----------------	---------------------------------	------------------------------	--------------



Ifd. Nr.	Name Vorname	Beruf bzw. Dienstbezeichnung	Wohnort bzw. Dienststelle	Unterschrift
-------------	-----------------	---------------------------------	------------------------------	--------------

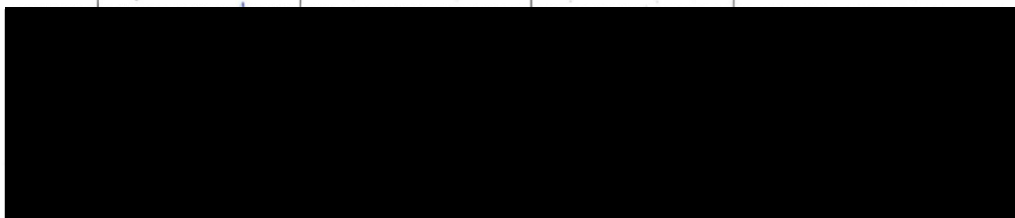


22				
23				
24				
25				
26				

Planfeststellung für das Bauvorhaben
 Staatsstraße 2040, Amberg - Nabburg - Neunburg vorm Wald
 Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg
 von Station St 2040_540_1,345 bis Station St 2040_600_0,043
 in der Stadt Nabburg
 Planfeststellung nach Art. 36 BayStrWG in Verbindung mit Art. 72ff
 BayVwVfG
 Erörterungsverhandlung vom 16. April 2018 in Nordgauhalle, Turnhallen-
 weg 16a, 92507 Nabburg

TEILNEHMERLISTE

Ifd. Nr.	Name Vorname	Beruf bzw. Dienstbezeichnung	Wohnort bzw. Dienststelle	Unterschrift
-------------	-----------------	---------------------------------	------------------------------	--------------

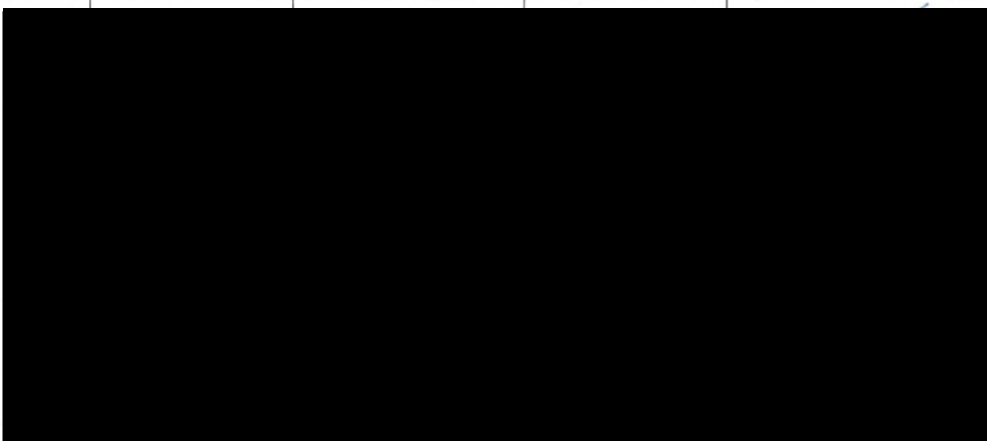


4				
5				
6				
7				

Planfeststellung für das Bauvorhaben
 Staatsstraße 2040, Amberg - Nabburg - Neunburg vorm Wald
 Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg
 von Station St 2040_540_1,345 bis Station St 2040_600_0,043
 in der Stadt Nabburg
 Planfeststellung nach Art. 36 BayStrWG in Verbindung mit Art. 72ff
 BayVwVfG
 Erörterungsverhandlung vom 16. April 2018 in Nordgauhalle, Turnhallen-
 weg 16a, 92507 Nabburg

TEILNEHMERLISTE

Ifd. Nr.	Name Vorname	Beruf bzw. Dienstbezeichnung	Wohnort bzw. Dienststelle	Unterschrift
-------------	-----------------	---------------------------------	------------------------------	--------------



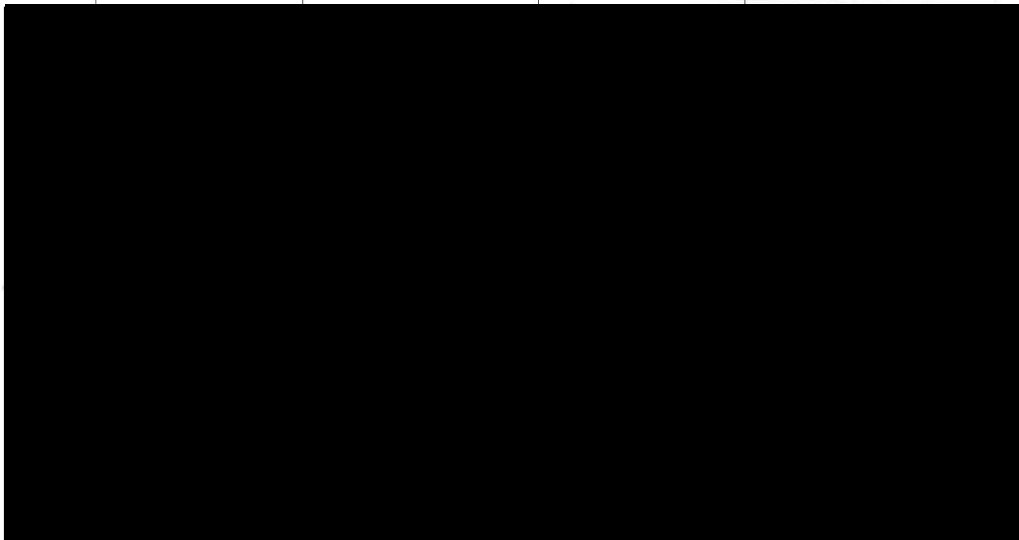
7

Teilnehmerliste vom 17.04.2018 (eingescannt):

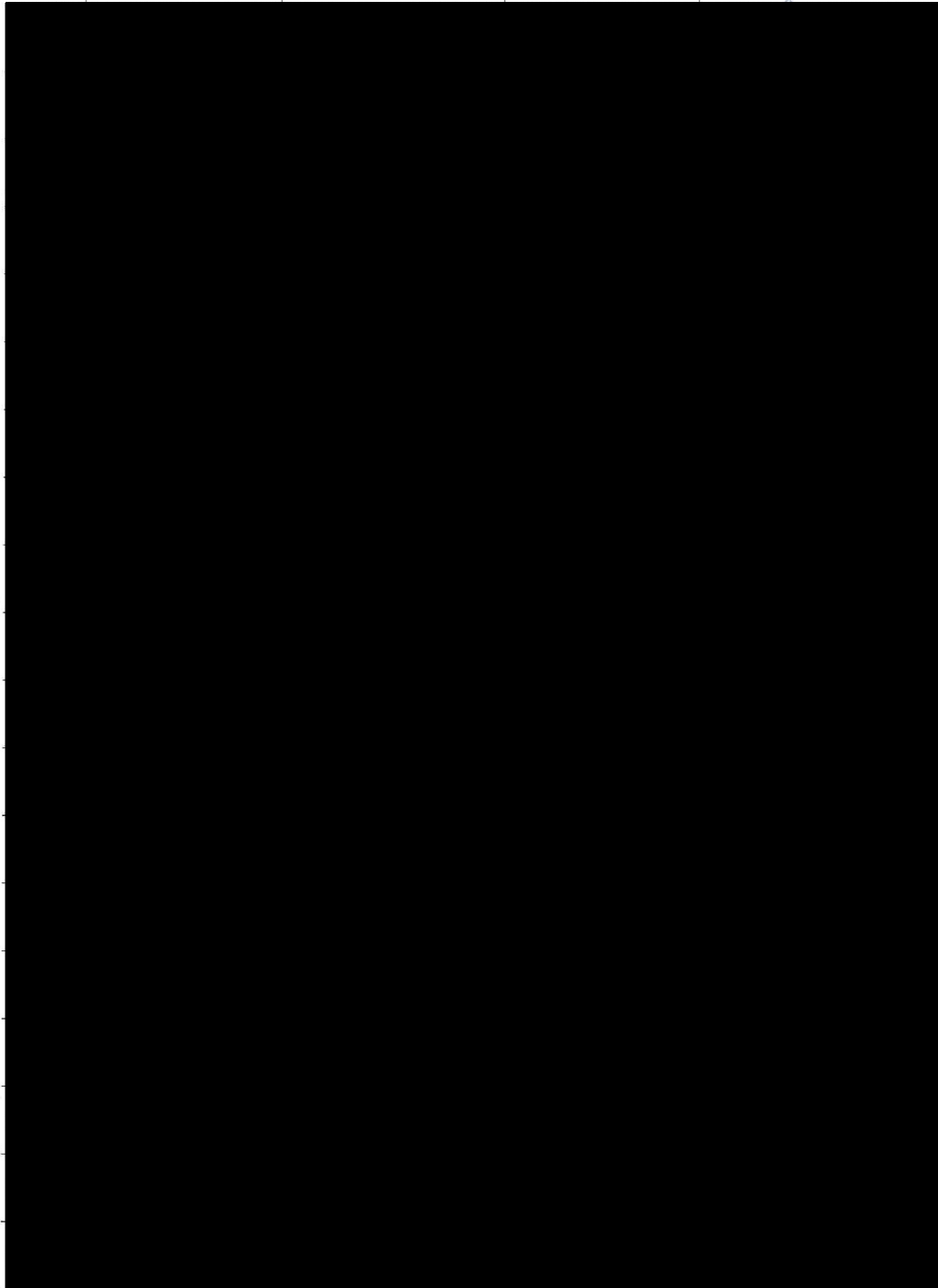
Planfeststellung für das Bauvorhaben
Staatsstraße 2040, Amberg - Nabburg - Neunburg vorm Wald
Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg
von Station St 2040_540_1,345 bis Station St 2040_600_0,043
in der Stadt Nabburg
Planfeststellung nach Art. 36 BayStrWG in Verbindung mit Art. 72ff
BayVwVfG
Erörterungsverhandlung vom 17. April 2018 im Sitzungssaal des Rathauses,
Ebene 7, Zimmer 7.1, Oberer Markt 16 in 92507 Nabburg

TEILNEHMERLISTE

Ifd. Nr.	Name Vorname	Beruf bzw. Dienstbezeichnung	Wohnort bzw. Dienststelle	Unterschrift
-------------	-----------------	---------------------------------	------------------------------	--------------



Ifd. Nr.	Name Vorname	Beruf bzw. Dienstbezeichnung	Wohnort bzw. Dienststelle	Unterschrift
-------------	-----------------	---------------------------------	------------------------------	--------------



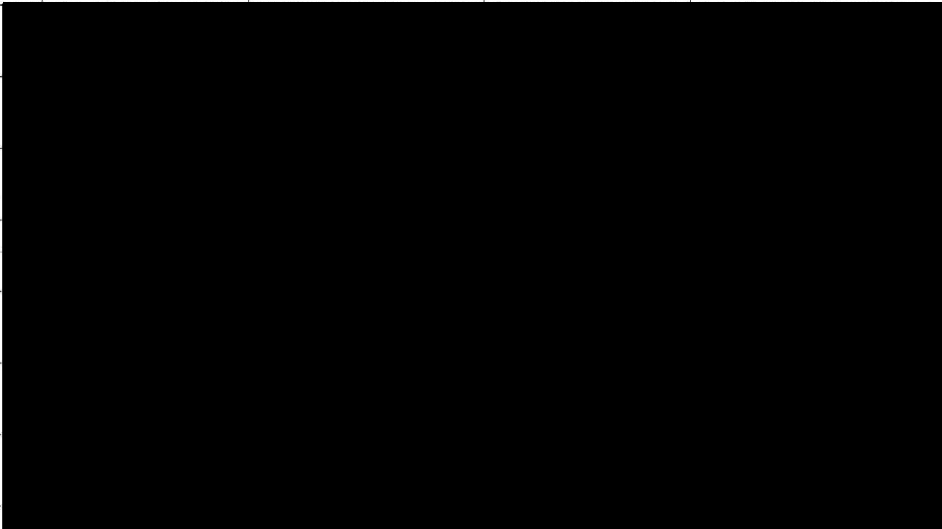
Ifd. Nr.	Name Vorname	Beruf bzw. Dienstbezeichnung	Wohnort bzw. Dienststelle	Unterschrift
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				
41				
42				
43				
44				
45				

Teilnehmerliste vom 18.04.2018 (eingescannt):

Planfeststellung für das Bauvorhaben
Staatsstraße 2040, Amberg - Nabburg - Neunburg vorm Wald
Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg
von Station St 2040_540_1,345 bis Station St 2040_600_0,043
in der Stadt Waldsassen
Planfeststellung nach Art. 36 BayStrWG in Verbindung mit Art. 72ff
BayVwVfG
Erörterungsverhandlung vom 18. April 2018 im Sitzungssaal des Rathauses,
Ebene 7, Zimmer 7.1, Oberer Markt 16 in 92507 Nabburg

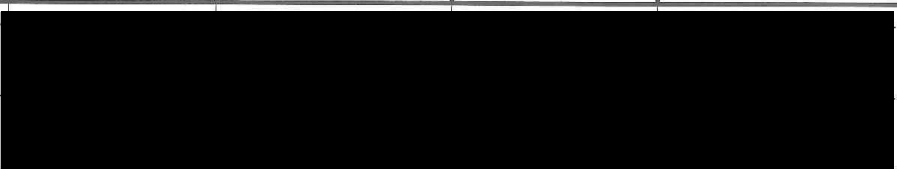
TEILNEHMERLISTE

Ifd. Nr.	Name Vorname	Beruf bzw. Dienstbezeichnung	Wohnort bzw. Dienststelle	Unterschrift
----------	--------------	------------------------------	---------------------------	--------------

1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				

Ifd. Nr.	Name Vorname	Beruf bzw. Dienstbezeichnung	Wohnort bzw. Dienststelle	Unterschrift
----------	--------------	------------------------------	---------------------------	--------------

8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				

Ifd. Nr.	Name Vorname	Beruf bzw. Dienstbezeichnung	Wohnort bzw. Dienststelle	Unterschrift
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				
41				
42				
43				
44				
45				

Teilnehmerliste vom 19.04.2018 (eingescannt):

Planfeststellung für das Bauvorhaben
Staatsstraße 2040, Amberg - Nabburg - Neunburg vorm Wald
Beseitigung des Bahnüberganges in Nabburg
von Station St 2040_540_1,345 bis Station St 2040_600_0,043
in der Stadt Nabburg
Planfeststellung nach Art. 36 BayStrWG in Verbindung mit Art. 72ff
BayVwVfG
Erörterungsverhandlung vom 19. April 2018 im Sitzungssaal des Rathauses,
Ebene 7, Zimmer 7.1, Oberer Markt 16 in 92507 Nabburg

TEILNEHMERLISTE

lfd. Nr.	Name Vorname	Beruf bzw. Dienstbezeichnung	Wohnort bzw. Dienststelle	Unterschrift
-------------	-----------------	---------------------------------	------------------------------	--------------

1

2

3

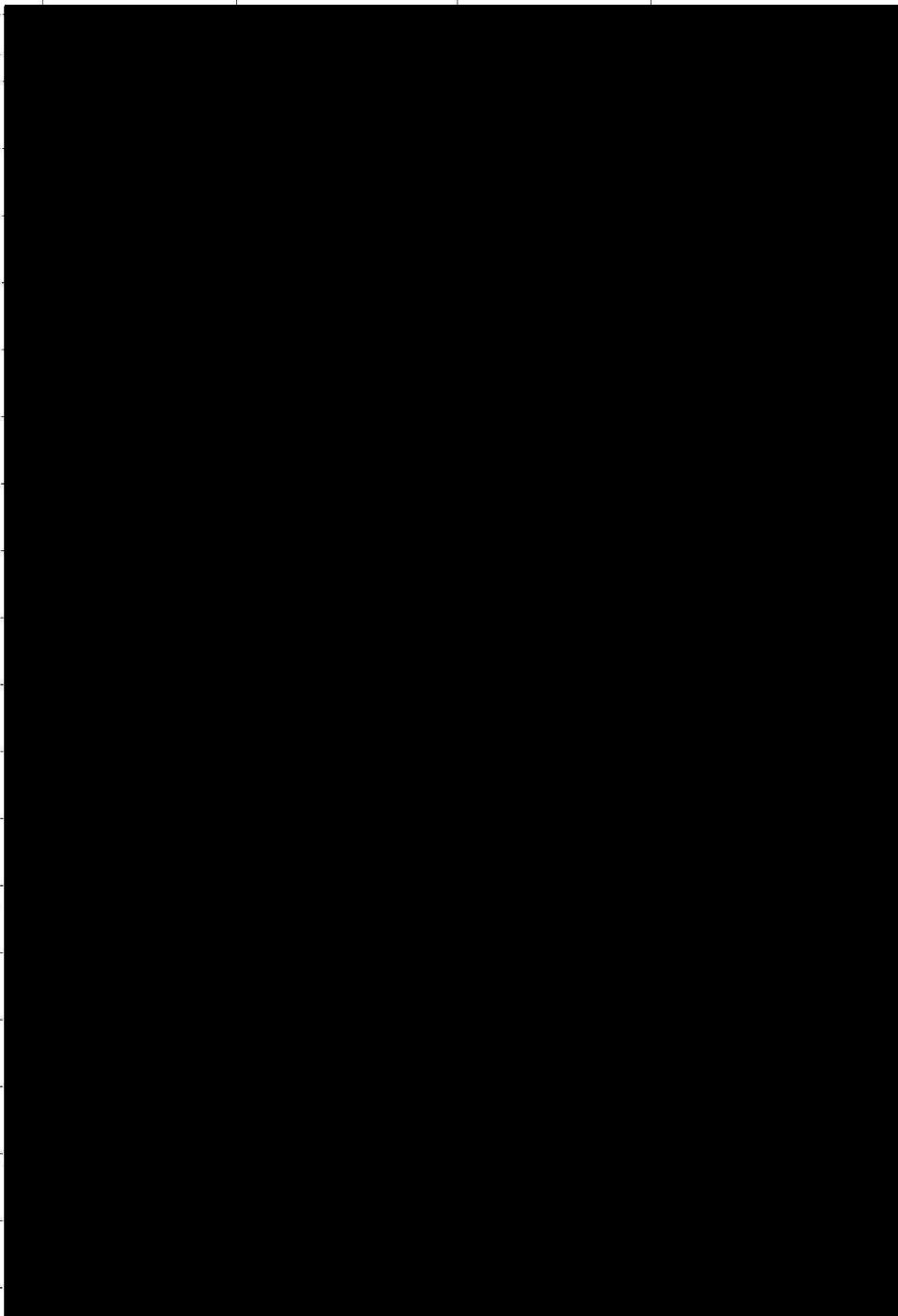
4

5

6

7

Ifd. Nr.	Name Vorname	Beruf bzw. Dienstbezeichnung	Wohnort bzw. Dienststelle	Unterschrift
-------------	-----------------	---------------------------------	------------------------------	--------------

8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				

Ifd. Nr.	Name Vorname	Beruf bzw. Dienstbezeichnung	Wohnort bzw. Dienststelle	Unterschrift
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				
41				
42				
43				
44				
45				