

Per Fax 0941 507-4659                      und                      per Fax 0941 5680-1499

Stadt Regensburg,  
Tiefbauamt  
D.-Martin-Luther-Str. 1  
93047 Regensburg

Regierung der Oberpfalz,  
Zimmer A 345  
Emmeramsplatz 8  
93047 Regensburg

Landesverband Bayern  
des Bundes für Umwelt-  
und Naturschutz  
Deutschland e.V.

Landesfachgeschäfts-  
stelle Nürnberg  
Bauernfeindstr. 23  
90471 Nürnberg  
Tel. 09 11/81 87 8-0  
Fax 09 11/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de

Unser Zeichen:    *Ust-Opf-REG\_Sallerner\_Regenbrücke-2020-06-25*  
vom:                      *25. Juni 2020*

**Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Nordgaustraße mit Neubau der Sallerner Regenbrücke und Umbau Lappersdorfer Kreisel**  
**Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e.V.**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz in Bayern e. V. (BN) nimmt zu o. g. Verfahren wie folgt Stellung:

**Die Stellungnahme des BUND Naturschutz im Planfeststellungsverfahren vom 26.04.2007 bleibt vollinhaltlich aufrechterhalten.**

Insgesamt ist der BN der Auffassung, dass das geplante Projekt den motorisierten Individualverkehr erheblich fördert und gleichzeitig die Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsmittel beeinträchtigt. Es passt damit in keiner Weise zu den klimapolitischen Erfordernissen, die durch das Klimaabkommen von Paris vorgegeben sind. Es ist auch nicht geeignet, das Problem von hohen Luftschadstoffwerten zeitnah zu beheben.

Der BUND Naturschutz erhebt daher mit den nachfolgenden Begründungen weitere Einwendungen gegen die o.g. Planung und fordert den Verzicht auf die geplante Straßenverbindung verbunden mit einem verstärkten Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

## 1. Vorbemerkungen

Das Wohlergehen des Großraumes Regensburg ist der BN-Kreisgruppe Regensburg wie auch dem BN-Landesverband ein sehr wichtiges Anliegen. Dazu gehören soziale, umweltrelevante wie auch wirtschaftliche Belange. Der BN vertritt als anerkannter Naturschutzverband Natur und Umweltschutzbelange.

Die vorliegenden Planungen haben z.T. erhebliche Auswirkungen auf Schutzgüter im Sinne des UVP-Gesetzes. Realistisch gesehen führt die Maßnahme zur Verwirklichung einer zweiten „Stadtautobahn“ mit allen Folgen für Luftqualität, Lärm- und Staubbelastung bis hin zu einer weiteren Kfz-Verkehrsverdichtung im städtischen Umfeld. Gerade eine Verlagerung von Verkehrsströmen betrifft auch die Gesundheit der Wohnbevölkerung entlang der Hauptverkehrsachsen.

Der BUND Naturschutz hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bereits am 26.04.2007 Stellung genommen (siehe Anlage). Die damaligen Aussagen sind auch heute noch zutreffend, zum Teil sogar verstärkt. Die Stellungnahme von 2007 wird daher als zu wertende Anlage beigegeben.

Seitens des Planungsträgers und der Planfeststellungsbehörde wurde 2008 die ausreichende Würdigung der Umweltbelange mittels UVP nicht als notwendig erachtet, und das bei einem Projekt, welches nicht nur in Naturschutzgebiete und -güter von europäischer Bedeutung (Natura 2000: FFH-Gebiet; EG-WRRL: Fluss Regen) eingreift, sondern die Verkehrsströme im gesamten Stadtgebiet - auch zu Lasten vieler Betroffener - ändert. Es ist daher sehr zu begrüßen, dass der Verwaltungsgerichtshof in München eine vollumfängliche UVP als wesentlichen Planfeststellungsbestandteil eingefordert hat.

Aktuell werden die völkerrechtlich verbindlichen Vorgaben zur Energie- und Verkehrswende, die aus dem Klimagipfel von Paris hervorgegangen sind, auch in dieser Planung bzw. UVP nicht weiter aufgegriffen. Insbesondere der Verkehrssektor konnte bisher in Deutschland noch kaum etwas zum Klimaschutz beitragen. Es ist daher notwendig, derartig massive Investitionen in den MIV zu überdenken. Diese sind u.E. nicht zukunftsfest und Klimaschädigend. Die Kosten des Gesamtprojektes wurden bereits 2015 mit ca. 30 Mio. Euro (MZ vom 11.12.2015) beziffert. Die finanziellen Ressourcen sind begrenzt und müssen zukunftsgerichtet eingesetzt werden. Auch deswegen lehnen wir die vorliegenden Planungen deutlich ab. Sie widersprechen den verbindlichen Klimazielvorgaben von Paris. **Der BUND Naturschutz beantragt, die Unterlagen im Hinblick auf die Übereinstimmung mit dem völkerrechtlich verbindlichen Klimaziel von Paris nachzuführen.**

Bei den nun vorliegenden UVP-Unterlagen entsteht trotz umfänglicher Inhalte der Eindruck, dass die Umweltbelange für ein Projekt mit derartig weitreichenden Auswirkungen bei wesentlichen Aspekten immer noch nicht in ausreichender Tiefe und Breite erfasst wurden. Insbesondere die Einflüsse auf den Menschen in Bezug auf Klima-, Lärm- und Luftbelastungen werden nach unserer Auffassung völlig unzureichend und auch fehlerhaft erfasst. Z.T. wird auch auf andere Verfahrensunterlagen verwiesen, die in diesem Kontext so nicht angeführt werden dürfen. Z.T. hat man den Eindruck -wie bei der artenschutzrechtlichen Kartierung der Fledermäuse- dass „ergebnisorientiert pro Bau“ argumentiert wird und Argumente, welche gegen die Planung sprechen, kleingeredet werden. Es erfolgt u.E. somit keine neutrale Bewertung. Dies ist nach unserer Auffassung der Verfahrensbedeutung nicht angemessen.

Die vorgelegten ergänzenden UVP-Unterlagen sind u. E. somit aus fachlicher und rechtlicher Sicht nicht ausreichend und nicht geeignet, als „UVP“ gewertet werden zu können. Zudem wäre auf Grund der erheblichen Veränderungen seit 2008 ein intensiver gesamtbürgerschaftlicher Diskurs notwendig, um zu prüfen, ob ein so ressourcenintensives Projekt vor dem Hintergrund der städtischen Entwicklungen (u.a. Stadtbahn) und den Entwicklungen in der Arbeitswelt -Home-Office- überhaupt noch zeitgemäß ist.

### **Insbesondere:**

## **2. Fehlende Alternativenprüfung**

**Die vorliegende Alternativenprüfung beschränkt sich nur auf die 0-Variante und marginale Trassenänderungen im direkten Vorhabensumfeld. Sie ist in keiner Weise ausreichend.**

### **Begründung:**

Als Alternativen hätten im Sinne einer UVP nach unserer Auffassung in ausreichender Tiefe geprüft werden müssen:

- Variante 1:  
Nutzung der in Planung befindlichen Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg – Hof zur europäischen Bahngüterverkehrshauptachse als Schwerverkehrsachse. Sie führt direkt z.B. am Industriepark Wackersdorf vorbei, mit vielen Zulieferern für den Raum Regensburg.  
Zudem Nutzung der dann elektrifizierten Strecke für eine S-Bahn mit Reaktivierung der Strecke nach Teublitz-Saltendorf-Burglengenfeld. Vom Städtedreieck geht sehr viel Pendler-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr nach Regensburg aus.  
Dadurch könnte eine signifikante Reduzierung des KFZ-Aufkommen erreicht werden, verbunden mit der Fragestellung, ob dadurch der Bedarf an dem vorliegenden Projekt -in Teilen- entfällt.
- Variante 2: Stadtbahnanschluss verbunden mit einem PR-Parkhaus mit mehreren 1000 KFZ- und Rad-Stellplätzen im Bereich des Lappersdorfer Kreisels oder Gallingkofen. Zusätzlich sollte in die Erschließung des P&R-Bereiches der (E-)Radanschluss an das regionale Radwegenetz integriert werden. Damit würde auch die Amberger Straße vom MIV entlastet bzw. dem ÖPNV der klare Vorzug gegeben.
- Variante 3: Verlängerung der Ost-Tangente zur A93. Diese Planung wird seitens des Landkreises Regensburg auch betrieben. Es findet u.E. aber kein Abgleich mit vorliegendem Projekt statt, so dass wegen mangelnder Synergiebetrachtungen die Gefahr unnötiger Eingriffe im Sinne der UVP besteht.
- Variante 4: Digitale Auswirkungen von Home-Office etc. ⇔ Verkehrswende als Alternative zu immer neuen Verkehrswegen. Corona-bedingt ergeben sich aktuell deutliche Veränderungen in der Arbeitswelt, welche auch deutliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten haben.
- Variante 5: Alternativ zur Regenbrücke kann man die Einhausung der A 93 von Benhof bis zum Pfaffensteiner Tunnel sowie eine Sallerner Fußgänger- und Radwegbrücke planen.

Ohne diese Alternativenprüfung kann nicht überprüft werden, ob die vorliegende Planung -ggf. in Teilen- obsolet ist. Auch kann nicht überprüft werden, ob gleichwertige Lösungen mit geringeren Eingriffen im Sinne der UVP und vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele von Paris erreicht werden können.

### 3. Summationswirkung von Eingriffen

Zu Anlage [12 05 01 FFH Verträglichkeitsprüfung Brücke ERGÄNZT](#):

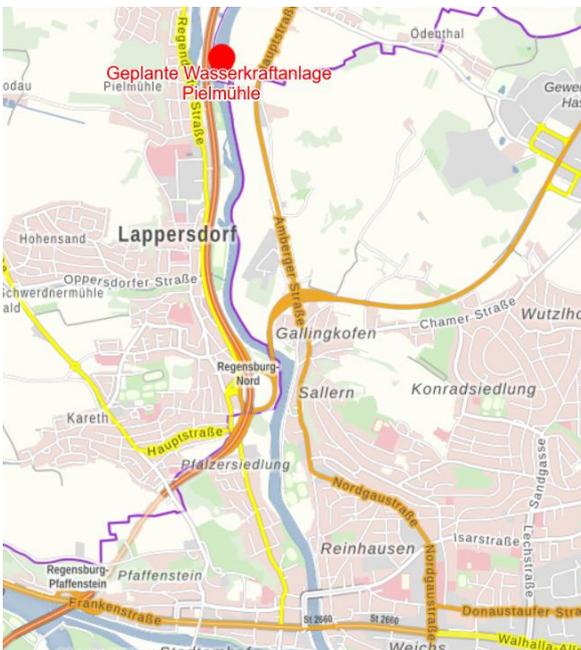
**Die UVP ist in diesem Punkt u. E. fehlerhaft bzw. sogar irreführend.**

#### **Begründung:**

Es ist u. E. überaus verwunderlich, dass in Anlage 12 05 01 unter Punkt 7 „Beurteilung der Beeinträchtigungen durch Summationswirkung“ bzgl. der in Planfeststellung befindliche „Wasserkraftanlage Wehr Pielmühle“ einseitig auf Unterlagen des Vorhabensträger Bayerische Landeskraftwerke wie folgt verwiesen wird: „Die vorhabenbezogenen Auswirkungen ... werden zusammenfassend nicht erheblich mit dem Beeinträchtigungsgrad „fehlend“ eingestuft ...“.

Das Vorhaben befindet sich seit etlichen Jahren im Verfahren. Das Verfahren stockt und ist keineswegs abgeschlossen. Auf Grundlage -auch amtlicher- fachlicher Einwendungen wie der Fachberatung für Fischerei Oberpfalz ist davon auszugehen, dass durch das Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen insbesondere für die im FFH-Gebiet wie auch nach EU-WRRL relevanten und geschützten Fischarten wie auch anderer Gewässerlebewesen (z.B. Muscheln, Krebse, ...) gegeben sind.

Die Planfeststellungsunterlagen „Wasserkraftanlage Wehr Pielmühle“ sind unseres Erachtens bzgl. der Schutzgüter unvollständig und in der Gesamtabwägung fehlerhaft. Dies zeigte sich auch beim Runden Tisch am 20.01.2020, der i.A. mit dem Petitionsausschuss des Bayerischen Landtages am LRA Regensburg wurde. Dort wurden die Probleme der Antragsunterlagen erneut deutlich.



Durch die Nähe der geplanten Wasserkraftanlage und der dort zu befürchtenden Auswirkungen auf Natura2000- und WRRL-Schutzgüter sind -auch im Zusammenspiel mit den in Sallern geplanten Baumaßnahmen- signifikante Auswirkungen zu befürchten, die zu einer fachlich und rechtlich relevanten Verschlechterung verschiedener Natura2000- und WRRL-Schutzgüter führen würden. Die UVP ist in diesem Punkt u. E. fehlerhaft bzw. sogar irreführend.

*Karte 1: Lage der geplanten Wasserkraftanlagen unmittelbar oberstrom von Sallern.*

#### 4. Verlagerung der Verkehrsströme

Zu Anlage [01 01 Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung ERGÄNZT](#)

**Die Aussagen sind u. E. aus fachlicher Sicht unzutreffend und fehlerhaft, um als Bestandteil der UVP gewertet werden zu können. Die deutliche Verlagerung von Verkehrsströmen im gesamten Stadtgebiet - auch in dicht bewohnte und vorbelastete Stadtquartiere hinein- werden in der UVP völlig unzureichend abgebildet.**

##### **Begründung:**

In Plan 10 und 11 werden die Verkehrsaufkommen im „Null-Fall“ und „Plan-Fall“ dargestellt.

Für die Nord-Süd-Achse „Nibelungenbrücke - Weißenburger Straße – Landshuter Straße werden (z.B. „M<sub>T</sub> Verkehrsbelastung tags“) für den „Null-Fall“ und den „Plan-Fall“ identisch genau 1228 Kfz angegeben.

Diese Zahl kann nicht auf Basis einer Berechnung der Verkehrsströme errechnet worden sein, sondern kann u. E. nur „ergebnisorientiert“ und abseits bzw. unter Ausblendung der zu erwartenden Realität bewusst getroffen bzw. festgelegt worden sein. Alleine ein rudimentärer Quell- und Zielverkehr-Ansatz von wichtigen überregionalen, in Regensburg angesiedelten Zentren wie z.B. der Universität zeigt, wie weit diese „ergebnisorientierten“ Ansätze unzutreffend sind.

Bezug wird immer auf die „zu betrachtenden Straßenabschnitte“ genommen. Dabei wird völlig vernachlässigt, dass durch das Vorhaben die Verkehrsströme gerade auch in dicht bewohnten Stadtteilen deutlich über die zu betrachtenden Straßenabschnitte hinaus verlagert werden.

Hintergrund sind über 3 km geringere Fahrtstrecken verbunden mit Fahrzeiteinsparungen zur Universität, zur überregional bedeutsamen Einkaufsachse entlang der Baiuwarenstraße, zum Universitätsklinikum aber auch zu neuen Arbeitsschwerpunkten im Bereich der ehemaligen Nibelungenkaserne (siehe Karte 2).

Insbesondere bei Staulagen auf A93 und A3 im Zeitraum der angekündigten Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels (Dauer: deutlich über 5 Jahre), aber insbesondere auch bei „normalen“ Verkehrslagen, werden täglich erhebliche Verkehrsströme in Richtung Nibelungenbrücke und Weißenburger Straße verlagert.

Die Stadt Regensburg hat für das Förderprogramm „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ Immissionsberechnungen erstellen lassen. Demnach wird der zulässige Stickstoffdioxidgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter in der Weißenburger Straße deutlich überschritten. Der Wert liegt bei 47. Eine zusätzliche Belastung ist in dieser Straße, die auch zahlreiche Wohngebäude aufweist, daher nicht vertretbar; eher müssen Maßnahmen erfolgen, um die Situation zu verbessern. Zudem hat die Stadtpolitik öffentlich angekündigt für die Periode 2020-2026 einen kreuzungsfreien Ausbau der städtischen Hauptkreuzung „Nordgaustraße-Frankenstraße“ voran zu treiben. Das würde u.E. noch mehr Verkehr Richtung Nibelungenbrücke und Weißenburger Straße ermöglichen.

Es bedarf daher einer transparenten und nachvollziehbaren Analyse der zu erwartenden Verkehrsströme, welche die Plan-Realität abbildet. Es besteht Gefahr, dass durch die Verlagerung von Verkehrsströmen EU-rechtliche Gesundheitsvorgaben an die Luftreinhaltung überschritten bzw. noch deutlicher überschritten werden. Siehe dazu Aussagen unter „Lufthygienisches Gutachten“.



Karte 2: Verkehrsverlagerung durch kürzere Wegstrecke und auch Fahrzeiten

## 5. Belastung durch KFZ-Abgase

Zu Anlage [16 00 Lufthygienisches Gutachten ERGÄNZT](#):

**Die Aussagen der UVP sind u. E. aus fachlicher Sicht unzutreffend. Sie sind auch fachlich nicht fundiert genug um als Bestandteil der UVP gewertet werden zu können.**

### **Begründung:**

Gerade die Nord-Süd-Achse „Nibelungenbrücke - Weißenburger Straße – Landshuter Straße wird, wie bereits dargestellt, eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweisen. Die schon aktuell hohe Belastungssituation wird sich nochmals deutlich erhöhen.

Die Stadt musste z.B. schon Luftreinhaltemaßnahmen (Tempo 30) für die NO<sub>x</sub> Belastung in der Weißenburger Straße umsetzen, um die Belastung der Anwohner auf ein den gesetzlichen Vorgaben entsprechendes Maximal-Maß zu reduzieren. Eine zusätzliche Belastung durch die Verlagerung von Verkehrsströmen hin zur Nord-Süd-Achse ist inakzeptabel und unzulässig. Die UVP negiert diese Thematik indem sie ohne nähere Angaben „einfach“ keine Änderungen der Verkehrszahlen ansetzt.

Es besteht die große Besorgnis, dass viele Regensburger Bürgerinnen und Bürger deutliche gesundheitliche Beeinträchtigungen bis hin zu erhöhter Mortalität wegen sich verschlechternder lufthygienischer Werte entlang der Nord-Süd-Achse erleiden.

## 6. Belastung durch Wärmebelastung und reduzierten Luftaustausch

Zu Anlage [15 00 Stadtklimatologisches Gutachten ERGÄNZT](#):

**Die Aussagen der UVP sind u.E. aus fachlicher Sicht unzutreffend. Sie sind auch fachlich nicht fundiert genug, um als Bestandteil der UVP gewertet werden zu können.**

### **Begründung:**

Laut Unterlagen wird zusammenfassend festgestellt:

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Aussagen des klimatischen Fachgutachten aus dem Jahr 2008 /1/ auch vor dem Hintergrund der in 2014 veröffentlichten Erkenntnisse des Stadtklimagutachtes Regensburg /2/ Gültigkeit behalten. Die geplante Baumaßnahme beeinträchtigt die in /2/ herausgehobene Bedeutung des Regentals für die Kalt- und Frischluftzufuhr der Regensburger Innenstadt nur unwesentlich. Die Wirksamkeit dieser Belüftungssituation gewinnt für Regensburg auch deshalb an Bedeutung, da durch die Lage der Stadt in der Flussniederung der Donau die Luft überproportional häufig durch Inversionen von den überregionalen, stärker durchlüftenden Windströmungen abgekoppelt ist.

Vor dem Hintergrund der erfolgten und der noch zu erwartenden immensen Klimaerwärmung in den nächsten Jahrzehnten sind Frisch- und Kaltluftkorridore von besonderer Bedeutung.

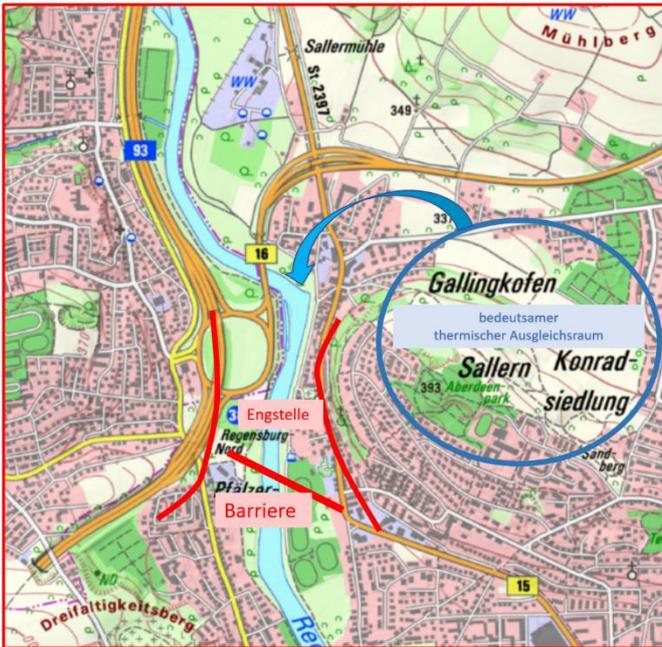
Durch die Brücke mit Spritzschutz wird u. a. das stadtklimatologisch bedeutende Areal „Aberdeen Park“, abgeschnitten. Zudem befindet sich die neue Brücke im Gegensatz zur nur wenige hundert Meter oberstrom befindlichen Brücke zur B16 neu an einer ausgewiesenen topografischen Engstelle (siehe Karte 3).

Das Gutachten aus dem Jahre 2008 ([https://www.regierung.oberpfalz.bayern.de/mam/service/planfeststellung\\_strassen/verfahren\\_aktuell/sallerner\\_regenbruecke/2014/u\\_15\\_00\\_stadtklimatologisches\\_gutachten.pdf](https://www.regierung.oberpfalz.bayern.de/mam/service/planfeststellung_strassen/verfahren_aktuell/sallerner_regenbruecke/2014/u_15_00_stadtklimatologisches_gutachten.pdf)) geht auf diese Situation nicht ein und trifft ohne nähere Berechnungen in Seite 11 die Aussage:

Aufgrund der vorhandenen Bebauung, des nur mehr geringen Gefälles im unteren Talbereich und der schon bestehenden Straßen- und Brückenbauwerke mit signifikantem Verkehrsaufkommen im unteren Regental ist der für den Neubau der Sallerner Brücke vorgesehene Bereich (im Regental) für die Belüftung/Frischluftzufuhr des Kernstadtbereichs Regensburgs nur noch von sehr untergeordneter Bedeutung. Die Planvariante bietet genügend Raum für die Durch- und Umströmung der Kaltluft (mit ohnehin reduzierter Frischluftfunktion) in Richtung Donautal. Eine erhebliche Verschlechterung der derzeitigen Bedingungen ist nicht zu erwarten.

Unterlagen müssen bei diesem wichtigen Thema auf Basis von heutigen technischen Berechnungsmöglichkeiten aufbauen (dynamische 3-D Berechnung der bodennahen Luftschichten), um die Auswirkungen der Maßnahmen hinreichend genau und transparent dazustellen.

Das Gutachten und die darauf aufbauenden aktuellen UVP-Unterlagen sind u.E. nicht ausreichend, entsprechen nicht den technischen Standard an möglichen Berechnungen und spiegeln u.E. die Realität nicht wider.



Karte 3: Behinderung der Frischluftzufuhr

## 7. Fauna und Flora

Zu Anlage [12 04 01 Faunistische Dokumentation Kartiererergebniskarte Anlage 1 ERGÄNZT](#)

Siehe auch Fotodokumentation in Anlage

Die Aussagen der UVP sind u.E. aus fachlicher Sicht in Teilen unzutreffend, lückenhaft und ungenügend. Zudem fehlen planerische und bauliche Ansätze um Eingriffe zu vermindern, kompensieren oder auszugleichen. Sie sind u.E. daher fachlich nicht geeignet, um als Bestandteil der UVP gewertet werden zu können.

### Begründung:

Die ursprüngliche FFH-Verträglichkeitsprüfung beschränkte sich auf den Fluss selbst sowie den schmalen Auenrandstreifen beiderseits – also ausschließlich auf die als FFH-Gebiet ausgewiesene Fläche. Fledermäuse finden darin überhaupt keine Erwähnung, obwohl viele Arten typische Faunenbestandteile solcher Auenlandschaften sind, da sie diese als Jagdgrund, als Wochenstuben oder Schlafquartiere (Baumhöhlen) beziehungsweise als natürliche Flugrouten zum/ aus dem Winterquartier nutzen.

In der „ergänzenden faunistischen und floristischen Dokumentation“, veröffentlicht im Januar 2020, wird das Untersuchungsgebiet ausgeweitet und auch detailliert auf Fledermäuse eingegangen ([https://www.regierung.oberpfalz.bayern.de/mam/service/planfeststellung\\_strassen/verfahren\\_aktuell/sallerner\\_regenbruecke/ergaenzendes\\_verfahren/u\\_12\\_04\\_00\\_erg%C3%A4nzende\\_faunistische\\_und\\_floristische\\_dokumentation\\_erg%C3%84nzt.pdf](https://www.regierung.oberpfalz.bayern.de/mam/service/planfeststellung_strassen/verfahren_aktuell/sallerner_regenbruecke/ergaenzendes_verfahren/u_12_04_00_erg%C3%A4nzende_faunistische_und_floristische_dokumentation_erg%C3%84nzt.pdf)). Mittels Einsatz von „Batcordern“ wurde im Jahr 2016 offenbar eine umfassende Bestandsaufnahme dieser Tiergruppe durchgeführt. Dabei erwies sich das Untersuchungsgebiet als „Fledermauslebensraum hoher Bedeutung“ (4.3.4, S. 21). Im Hinblick auf die Gefährdung durch Straßen und Brücken wird die umfassende Studie von Bernotat und Dierschke zitiert (4.4, S. 26). Überraschenderweise fehlen aber jegliche Hinweise auf eine konkrete Bewertung des aktuellen Bauvorhabens im Hinblick

auf Fledermausgefährdung, geschweige denn Vorschläge für Schutzmaßnahmen! Diese sind u.E. aber zwingend notwendig und müssten Bestandteil der UVP sein.

Fachlich gesehen, gibt es drei unterschiedliche zu beachtende Situationen:

- Hochfliegende Fledermäuse überqueren Brücken bevorzugt auf der Oberseite und sind damit kollisionsgefährdet. Eignet sich der zum Gewässerschutz vorgesehene Spritzschutz, der in der FFH-Verträglichkeitsprüfung erwähnt wird, auch als Fledermausschutz?
- Sich an der „Struktur“ wie Heckensäumen und Mauern orientierende Arten sind dagegen an den Auf- und Abfahrten der Brücke gefährdet: Durch unsachgemäße Bauweise können sie auf die Straße gelockt und einem erhöhten Kollisionsrisiko ausgesetzt werden. Wurden die in der einschlägigen Literatur beschriebenen Schutzmaßnahmen bei der Planung berücksichtigt?
- Die dritte Gruppe von Fledermäusen orientiert sich am Boden und „in der Struktur“ (also z.B. im Wald), könnte also komplett von den Jagdgründen abgeschnitten werden.

Vertreter aller drei Gruppen von Fledermäusen kommen im Untersuchungsgebiet vor!

In diesem Zusammenhang spielt auch das mehr als einen Hektar umfassende **Gehölz** – das in größeren Teilen amtlich kartiert ist- südlich des Pendlerparkplatzes eine Rolle: Das Wäldchen – im Übrigen die einzige naturnahe Waldfläche entlang des Regens zwischen Donau und Pielmühle! - wird als Fledermausbiotop ausgewiesen, gleichzeitig aber in seiner Bedeutung abgewertet (z.B. geringe Nachweisfrequenz im Batcor-der-Monitoring).



Karte 4: Biotopkartierte Flächen

Die ökologische Bedeutung dieses Wäldchens für die Tier- und Pflanzenwelt sowie seine klimatische Funktion (eine durch Beton und Asphalt dominierte ehemalige Waldfläche könnte erhebliche negative Auswirkungen auf die Funktion des Regentals als Kaltluftschneise haben!) wird unseres Erachtens nicht ausreichend abgewogen. Für uns stellt sich die Frage: liegt das daran, dass dieses vielseitige Laubgehölz vermutlich komplett dem Bauvorhaben weichen muss?

Im Text der „ergänzenden faunistischen und floristischen Dokumentation“ erfolgt u.Ek. klar eine tendenziös wirkende Abwertung dieses Gehölzes. Dabei weist es eine erstaunliche Artenvielfalt an Strauch- und Baumarten auf, ohne die sonst übliche Dominanz einzelner Arten. Auch seltenere Arten wie Feldulme und Sanddorn sind vertreten. Darüber hinaus besticht das Gehölz mit seiner strukturellen Vielfalt: Sämtliche Charakteristika eines naturnahen Waldes von der Kraut- über die Strauchschicht bis zu einem artenreichen Baumbestand mit über 20 m hohen Laubbäumen sind stark und vielseitig ausgebildet (s. Anhang 2020-05-31 „Bilddokumentation Gehölz südlich Pendlerparkplatz+Offenland.pdf“). Zwischen Bewuchs hoher Dichte sind Lichtungen eingestreut, deren Pflanzengesellschaften von Hochstaudenfluren bis zu (nährstoffreichen) Halbtrockenrasen reichen. Das Biotop wird erwartungsgemäß von Vögeln und Wirbellosen gerne angenommen (darunter ganz aktuell – 31.05.2020 – auch die „planungsrelevante“ Klappergrasmücke); es wäre überraschend, wenn das nicht auch auf Fledermäuse und Reptilien zuträfe. Ein Vorkommen der Zauneidechse wird aber kategorisch ausgeschlossen, andere Reptilienarten werden im Gutachten nicht berücksichtigt.

Das Fehlen der Haselmaus wird überbetont – dies trifft aber auf viele ökologisch höchst bedeutsame Gebiete, z.B. im westlichen Landkreis, zu. Interessant ist die Begründung, „dass die Haselmaus sehr artenreiche Bestände, **die so nicht im UG vorhanden sind**, benötigt, um sich zu etablieren. So sind laut Ehlers (2012) mindestens 12 Arten von Gehölzen nötig, um der Haselmaus ein dauerhaft geeignetes Habitat zu bieten.“ Der tatsächlich vorhandene enorme Artenreichtum wird hier also komplett negiert, was den Eindruck einer tendenziösen Bewertung verstärkt.

Wenig erfreulich ist die Nutzung des Wäldchens als öffentliche Toilette. Da es sich um ein stickstoffreiches Biotop handelt, kann es den (punktuellen) zusätzlichen Nährstoffeintrag verkraften, die Beeinträchtigungen sind vor allem ästhetischer Natur, wenn auch in sehr unangenehmer Ausprägung.

Bei der Bewertung der **Regen-nahen Offenflächen** im betroffenen Gebiet kann man der Einschätzung des Gutachtens zustimmen: „Beide Regenufer sind v.a. durch Grünland, einen Acker und ruderale Strukturen auf durchgehend feuchten Boden geprägt. So sind in diesen Flächen auch vermehrt Zeigerpflanzen feuchter und nährstoffreicher Standorte vertreten, wie etwa die Brennnessel (*Urtica dioica*).“ Diese Beschreibung wird aber interessanterweise ins Feld geführt, um das Fehlen der Zauneidechse zu untermauern. Ihre Bedeutung für die Avifauna wird dagegen weniger klar formuliert und vor allem den Wiesen am östlichen Regenufern zugesprochen.

Bei einem kurzen Rundgang am Nachmittag des 31.05.2020 wurden an der westlichen Ruderalfläche folgende Arten gesichtet oder gehört: Mauersegler (zahlreich), Mehlschwalbe, Stieglitz, Dorngrasmücke, Gartengrasmücke, Mönchsgrasmücke, Turmfalke, Rohrammer, Buchfink. Die geringe floristische und herpetologische Wertigkeit der Fläche erlaubt also wohl keine Rückschlüsse hinsichtlich ihrer Bedeutung für insektenfressende Vogelarten.

Verwiesen werden muss auch auf Acta Albertina Ratisbon. 61/ 2016 p. 24 - 37 „Die Vogelwelt des Unteren Regentales zwischen Regensburg-Gallingkofen und Mündung“. Die Arbeit über die Avifauna des vom Brückenbau betroffenen Regenabschnittes bewertet die dortige Rest-Aue als wertvolles Vogelbiotop, was Brutvorkommen (insbes. Eisvogel), aber auch Sommer- und Winteraufenthalt anbelangt. In der UVP nicht erwähnt ist der von A. Vidal seit 2018 und 2019 festgestellte Sommeraufenthalt von Nachtreihern (Alt- und Jungvögel). Ebenfalls ungenügend erwähnt ist die Wichtigkeit als Nahrungs- und Aufenthaltsort für Wasservögel im Winter (da länger eisfrei als andere Gewässer), insbes. den Gänsesäger: Es halten sich entsprechend den Erhebungen hier im Winter ca. 20 % des bayer. Winter-Sägerbestandes auf!

## 8. Eingriffe in Umweltbelange im laufenden Verfahren

Zur Anlage [https://www.regierung.oberpfalz.bayern.de/mam/service/planfeststellung\\_strassen/verfahren\\_aktuell/sallerner\\_regenbruecke/2014/u\\_12\\_02\\_01\\_bestands-und\\_konfliktplan\\_kreisel.pdf](https://www.regierung.oberpfalz.bayern.de/mam/service/planfeststellung_strassen/verfahren_aktuell/sallerner_regenbruecke/2014/u_12_02_01_bestands-und_konfliktplan_kreisel.pdf)

Es ist fraglich, ob 2016 durch Rodungsarbeiten in unzulässiger Weise in das laufende Verfahren eingegriffen wurde.

### Begründung:

Die Flächen innerhalb des Kreisels wurden im Februar 2016 gerodet. Die Mittelbayerische Zeitung berichtete am 26.02.2016 unter dem Titel „Das Ende der grünen Kreisel-Lunge / Das Staatliche Bauamt hat den Lappersdorfer Kreisel gerodet. Ab Juli werden hier 40 000 Kubikmeter Erdreich gelagert. Die Naturschützer schimpfen ....“

## 9. Weitere Einwendungen

**Vorbemerkung zu Punkt 9 Römisch I bis XVIII unserer Einwendungen:** Alle Unterlagen auf die hier Bezug genommen wird, werden pauschal als „Gutachten“ bezeichnet. Alle Verfasser der Unterlagen werden pauschal als „Gutachter“ bezeichnet.

**Hinweis:** der Bezug auf die zitierten Textstellen (insb. Seitenangaben) bezieht sich auf die im Internet durchlaufende Seitenzahl der entsprechenden Unterlagen.

### I. Bezug: Unterlage E 1.1 Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung

[https://www.regierung.oberpfalz.bayern.de/mam/service/planfeststellung\\_strassen/verfahren\\_aktuell/sallerner\\_regenbruecke/ergaenzendes\\_verfahren/u\\_01\\_01\\_erg%C3%A4nzung\\_zur\\_verkehrsuntersuchung\\_erg%C3%84nzt.pdf](https://www.regierung.oberpfalz.bayern.de/mam/service/planfeststellung_strassen/verfahren_aktuell/sallerner_regenbruecke/ergaenzendes_verfahren/u_01_01_erg%C3%A4nzung_zur_verkehrsuntersuchung_erg%C3%84nzt.pdf)

In dem Gutachten (S. 3) steht:

„Nach Eröffnung der Ostumgehung Regensburg (nördlicher Abschnitt Haslbach bis Donaustauer Straße ab 25. Oktober 2012 befahrbar, südlicher Abschnitt bis Schwabelweiser Brücke am 21. November 2014 eröffnet) wurde in Regensburg Nord von 2013 bis 2015 der Verkehr umfassend gezählt und eine weitere Verkehrsuntersuchung durchgeführt“.

Diese Aussage ist u.E. falsch und irreführend. Die umfassende Zählung fand überwiegend (2013 + 2014) vor der Eröffnung der Ostumgehung statt und nicht danach. Es wird der Anschein erweckt, dass die genannte Zählung und Untersuchung maßgeblich zur Prognose des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2030 herangezogen werden kann. Die Ostumgehung konnte ihre verkehrsentlastende Wirkung jedoch erst mit dem Anschluss an die Schwabelweiser Brücke entfalten. Dieser Anschluss fand erst Ende des Jahres 2014 statt. Ihre volle verkehrsentlastende Wirkung konnte sie erst nach dem Bekanntwerden und nach einer gewissen Eingewöhnungsphase voll entfalten. Dies war erst 2015 der Fall.

Fazit: Zwei Drittel der Verkehrsuntersuchung fand statt, bevor die Ostumgehung fertiggestellt war und die Verkehrsentlastung des Lappersdorfer Kreisels wirksam wurde.

## II. Bezug: Unterlage E 1.1 Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung

Der Gutachter schreibt, dass sich im Vergleich der Untersuchung von 2008 (Prognose bis 2020) und der Untersuchung von 2017 (Prognose bis 2030) eine Entlastung der A 93 Pfaffensteiner Tunnel durch den Bau der Sallerner Regenbrücke ergibt. Anlage 3 des Gutachtens zeigt jedoch, dass die Entlastung der A 93 äußerst gering ist (-2,7%) und nur für den Teil südlich der AS Lappersdorf gilt.

Stattdessen werden zahlreiche Straßen in der Gemeinde Lappersdorf und auch die A 93 nördlich der AS Lappersdorf einer massiven Mehrbelastung durch den Bau der Regenbrücke ausgesetzt werden. Dies wird im Text unterschlagen:

- Wolfegger Str. bis Kareth	+ 1.900 Kfz / Werktag
- Pfälzer Weg bis Schelmengraben	+ 2.200 Kfz / Werktag
- Hauptstr. Kareth	+ 3.100 Kfz / Werktag
- Regensburger Str.	+ 900 Kfz / Werktag
- Oppersdorfer Str.	+ 600 Kfz / Werktag
- Regendorfer Str.	+ 1.500 Kfz / Werktag
- Alte Nürnberger Str. (Regensburg)	+ 1.900 Kfz / Werktag
- A 93 nördlich der AS Lappersdorf	+ 8.300 Kfz / Werktag.

Die Darstellung im Text ist nicht wissenschaftlich neutral wie es für ein fachgerechtes Gutachten zwingend erforderlich und zu erwarten ist. Stattdessen stellt das Gutachten einzelne, unerhebliche Werte in den Vordergrund, um den Eindruck zu erwecken, der Bau hätte überwiegend eine Entlastungswirkung.

Ein fachgerechtes Gutachten hat alle Aspekte neutral und wissenschaftlich fundiert gegeneinander abzuwägen. Die richtige Schlussfolgerung aus den Verkehrsuntersuchungen hätte hier sein müssen:

- a) Die Baumaßnahme führt in Summe zu keiner Entlastung der A 93
- b) Stattdessen nimmt die Verkehrsbelastung sowohl auf der A 93 als auch auf zahlreichen Straßen im innerörtlichen Gemeindegebiet Lappersdorf massiv zu.
- c) In Bezug auf die Umweltverträglichkeit ist daher die Baumaßnahme abzulehnen (Verschlechterungsverbot!).

Des Weiteren wurde die Mehrbelastung der innerörtlichen Straßen in keiner Weise in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbezogen. Dies hätte aber geschehen müssen, da es sich um eine direkte Auswirkung der Baumaßnahme handelt.

Erschwerend kommt hinzu, dass die „Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung“ ein zentraler Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung ist. Sowohl die schalltechnischen Untersuchungen als auch die lufthygienischen Untersuchungen und der Feststellungsentwurf beziehen sich ausdrücklich auf die hier getroffenen - falschen - Annahmen.

Daher ist das Gutachten u.E. komplett neu zu erstellen und die o.g. Tatsachen und Auswirkungen sind in Betracht zu ziehen.

### III. Bezug: Unterlage E 1.1 Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung

Der Text zu Abb. 1 (S. 4) suggeriert eine gleichmäßig sehr hohe Belastung der A93 Pfaffensteiner Tunnel. Diese Erkenntnis ist aus der Abbildung jedoch nicht ablesbar und entspricht nicht der Realität:

- 1) Die exakte Ablesung der Tageswerte ist nicht möglich, da auf der X-Achse nur Monate angegeben werden.
- 2) Es fehlen Angaben zu den Verläufen des Verkehrsaufkommens innerhalb einzelner Tage.
- 3) Es fehlt die Unterscheidung des Verkehrsaufkommens nach Fahrtrichtung in Abhängigkeit von den Tageszeiten.

Das tatsächliche Verkehrsaufkommen stellt sich in der Realität völlig anders dar. Zu hohem Verkehrsaufkommen kommt es:

- a) morgens in Richtung Süden vor dem Pfaffensteiner Tunnel
- b) nachmittags in Richtung Norden vor dem Pfaffensteiner Tunnel.

Das sind normale Häufungen zu normalen Rush-Hour-Zeiten. Zu allen anderen Zeiten und in alle anderen Richtungen als den genannten, ist das Verkehrsaufkommen normal.

Eine so grobe Tabelle wie in Abbildung 1 wird u.E. der Wichtigkeit des Faktors Verkehrsaufkommen nicht gerecht. Das Fehlen von detaillierten Angaben stellt einen erheblichen Mangel des Gutachtens dar. Detaillierte Untersuchungen sind dem Gutachten beizufügen und eine textliche Auswertung ist vorzunehmen. Schlussfolgerungen sind zu begründen.

### IV. Bezug: Unterlage E 1.1 Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung

Abb. 3. (S. 5) zeigt eine geringer werdende Zunahme des Verkehrs von Norden nach Regensburg (B15 + B16 + A93) zwischen 2005 und 2015. Der Gutachter führt das u.a. darauf zurück, dass die Donaubrücken und der Pfaffensteiner Tunnel ausgelastet sind und somit eine Zunahme des Verkehrs nicht möglich sei. Diese Schlussfolgerung wird durch nichts begründet oder gar nachgewiesen. Sie ist u.E. falsch.

Eine Vollausslastung der A93 im Bereich Pfaffensteiner Tunnel und Donaubrücken ist bei Weitem noch nicht gegeben und wird nie erreicht werden, sofern andere Maßnahmen der Verkehrsentslastung und Verkehrssteuerung genutzt werden. Dies sind insbesondere:

- Ausbau und Taktverdichtung der Bahnverbindungen (z.B. von Regenstauf nach Regensburg)
- Verbesserung des überörtlichen / regionalen und des örtlichen ÖPNV
- Ausbau und verbesserte Anbindung von Park & Ride-Einrichtungen
- Ausbau des örtlichen und überörtlichen Radwegenetzes
- Einrichtung, Verbesserung und Förderung von Shuttle-Bus-Angeboten der großen Arbeitgeber in Regensburg
- Koordination von Schicht- und Arbeitszeiten der großen Arbeitgeber in Regensburg zur Entzerrung von Verkehrsströmen
- Ausbau von Verkehrsleitsystemen insbesondere auf den nördlichen Zufahrtsstraßen A93, B15, B16
- Überwachung der Einhaltung von Verkehrsregelungen durch permanente Geschwindigkeitsmessungen.

Sämtliche dieser Aspekte werden in der Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt. Dies stellt u.E. zum wiederholten Mal einen erheblichen Mangel des Gutachtens dar.

## **V. Bezug: Unterlage E 1.1 Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung**

Der Gutachter schreibt, dass keine weiteren Verkehrszunahmen bis 2035 auf den von Norden zuführenden Straßen „zu erreichen“ sind (B15 + B16 + A93). Er schlussfolgert das aus den Messungen in Anlage 1. Die Schlussfolgerung wird nicht begründet und ist u.E. falsch. Sie suggeriert ein permanent hohes Verkehrsaufkommen an der Belastungsgrenze und ist weder wissenschaftlich fundiert noch objektiv.

Begründung:

- 1) Das Gutachten und die Messungen in Anlage 1 stammen aus dem Jahr 2008. Sie sind also 12 Jahre alt und damit für die sehr dynamischen Entwicklungen im Verkehrsaufkommen ungeeignet.
- 2) Andere Einflussfaktoren wie der Ausbau der Ostumgehung, Verkehrsleitsysteme auf der A93 etc. werden überhaupt nicht berücksichtigt.
- 3) Eine Verkehrszunahme ist sehr wohl noch zu erreichen. Mögliche Maßnahmen hierfür sind: Entzerrung der Verkehrsspitzen, permanente Radarkontrolle der Geschwindigkeitsbeschränkung für einen konstanten und leistungsfähigen Verkehrsfluss etc. – siehe im Detail Einwendung 4.

## **VI. Bezug: Unterlage E 1.1 Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung**

### **2. Grundlagen der Verkehrslärberechnung**

In diesem Kapitel wird festgestellt, dass die Daten für die Lärmberechnung des Planfeststellungsverfahrens aus der Untersuchung von 2008 (!) stammen. Diese Datengrundlage ist für die Berechnung des Verkehrslärms nach unserer Auffassung unbrauchbar.

Die Datengrundlage ist 12 Jahre alt und beruht wiederum auf einer noch älteren Datenbasis von 2006. Die reale Verkehrsentwicklung mit ihren zahlreichen Einflussfaktoren wird nicht in die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und damit der Lärmentwicklung einbezogen (z.B. Auswirkung der Ostumgehung mit Anschluss an die Schwabelweiser Brücke, wie in Einwendung 1 beschrieben).

Die „aktuelle“ Verkehrsprognose hat den Prognosehorizont 2030. Im „laufenden“ Planfeststellungsverfahren“ wird von einem Prognosehorizont 2035 ausgegangen. Das Gutachten schlussfolgert, „dass die DTV-Jahresmittelwerte des Prognosejahrs 2020 in gleicher Größenordnung auch für das Prognosejahr 2035 dem weiteren Verfahren zu Grunde gelegt werden können.“

Wie in den Einwendungen 9.I – 9.V ausführlich dargelegt, können die mit gravierenden Mängeln behafteten Daten und Annahmen u.E. nicht für diese abenteuerliche Schlussfolgerung herangezogen werden. Es ist weder richtig, noch begründbar, dass die Prognose für 2020 einfach um 15 Jahre auf das Jahr 2035 verlängert werden kann.

Diese falsche Annahme hat gravierende Auswirkungen auf die gesamte Umweltverträglichkeitsprüfung, da sich z.B. die schalltechnischen Untersuchungen als auch die Untersuchungen zur Luftthygiene ausdrücklich auf diese Annahme berufen.

## VII. Bezug: Ergänzende schalltechnische Untersuchungen

- **Unterlage E 11.4 Planfall Nordgaustr.**
- **Unterlage E 11.5 Planfall Kreisel**
- **Unterlage E 11.6 Nullfall Nordgaustr.**
- **Unterlage E 11.7 Nullfall Kreisel**

Sämtliche Untersuchungen beziehen sich ausdrücklich auf die in „Unterlage E 1.1 Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung“ getroffene Prognose für das Jahr 2035. Diese Prognose ist wie in den vorherigen Einwendungen nachgewiesen u.E. mit erheblichen Mängeln behaftet bzw. falsch.

Die schalltechnischen Untersuchungen sind u.E. daher ebenfalls falsch. Sie müssen auf der Basis einer neuen, aktuellen und fachgerechten Verkehrsuntersuchung neu durchgeführt werden.

## VIII. Bezug: Ergänzende schalltechnische Untersuchungen

- **Unterlage E 11.4 Planfall Nordgaustr.**
- **Unterlage E 11.5 Planfall Kreisel**
- **Unterlage E 11.6 Nullfall Nordgaustr.**
- **Unterlage E 11.7 Nullfall Kreisel**

Die schalltechnischen Untersuchungen erfassen insbesondere im Bereich der Gemeinde Lappersdorf nur einen sehr kleinen Umgriff um die Baumaßnahme. Durch die Höhe des Bauwerks und durch das sehr hohe Verkehrsaufkommen am Kreisel, auf der Regenbrücke und auf den Zu- und Abfahrten von der Brücke, wirkt sich die Lärmbelastung deutlich weiter aus, als von den Messungen erfasst wurde.

Für die Gesamtlärmbetrachtung wurden z.B. lediglich erfasst:

- Hauptstraße nur über eine Länge von 135 m
- Siedlungsstraße gar nicht
- Bergstraße nur über eine Länge von 135 m.

Die schalltechnischen Untersuchungen sind u.E. in einer erneuten Untersuchung um einen deutlich erweiterten Umgriff zu ergänzen.

## IX. Bezug: Ergänzende schalltechnische Untersuchungen

- **Unterlage E 11.4 Planfall Nordgaustr.**
- **Unterlage E 11.5 Planfall Kreisel**
- **Unterlage E 11.6 Nullfall Nordgaustr.**
- **Unterlage E 11.7 Nullfall Kreisel**

Anlage 3 der „Unterlage E 1.1 Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung“ stellt die Zunahme des Verkehrsaufkommens auf zahlreichen Straßen im Gemeindegebiet Lappersdorf und auf der A 93 dar:

- |                                     |                        |
|-------------------------------------|------------------------|
| - Wolfegger Str. bis Kareth         | + 1.900 Kfz / Werktag  |
| - Pfälzer Weg bis Schelmengraben    | + 2.200 Kfz / Werktag  |
| - Hauptstr. Kareth                  | + 3.100 Kfz / Werktag  |
| - Regensburger Str.                 | + 900 Kfz / Werktag    |
| - Oppersdorfer Str.                 | + 600 Kfz / Werktag    |
| - Regendorfer Str.                  | + 1.500 Kfz / Werktag  |
| - Alte Nürnberger Str. (Regensburg) | + 1.900 Kfz / Werktag  |
| - A 93 nördlich der AS Lappersdorf  | + 8.300 Kfz / Werktag. |

Diese Tatsache wird in den schalltechnischen Untersuchungen in keiner Weise berücksichtigt oder untersucht. Das stellt u.E. einen erheblichen Mangel dar zumal in den Untersuchungen selbst explizit darauf hingewiesen wird, dass „für die Gesamtverkehrslärberechnung auch der relevante Verkehr auf dem Straßennetz im Umfeld des Bauvorhabens einzubeziehen ist“.

Die schalltechnischen Untersuchungen sind u.E. erneut zu erstellen und um Messungen in diesen Straßen zu ergänzen.

#### **X. Bezug: Unterlage E 13.3 Feststellungsentwurf – Fachbeitrag Wasserrecht**

Das Gutachten stuft den chemischen Zustand des Regens mit ubiquitären Stoffen (Quecksilber und Quecksilberverbindungen) als „nicht gut“ ein (vgl. Tabelle 1). Beide Schadstoffe überschreiten die europaweit festgelegten Umweltqualitätsnormen.

Der chemische Zustand des Grundwasserkörpers wird sogar als „schlecht“ bewertet.

Zur Verbesserung werden lediglich Maßnahmen zur Reduzierung von Nährstoffeinträgen aus der Landwirtschaft vorgesehen.

Sowohl die Beschreibung der chemischen Zustände als auch die Nennung der Ursachen der schlechten chemischen Zustände beider Wasserkörper (Grundwasser + Flusswasser Regen) sind völlig unzureichend und mangelhaft.

Der Fachbeitrag Wasserrecht muss u.E. daher neu erstellt werden – und zwar mit mindestens folgenden Untersuchungen jeweils für das Grundwasser und für das Wasser des Regens:

- a) Neu zu erstellende Untersuchung der chemischen Zustände anhand von Wasserproben und anhand von Proben aus dem Schlamm des Flussgrundes und aus der Flusssohle in verschiedenen Tiefen.
- b) Exakte Beschreibung der chemischen Zustände einschließlich ubiquitärer Stoffe und (anderer) Schadstoffe
- c) Feststellung der Ursachen für die schlechten chemischen Zustände.

Ferner sind u.E. geeignete Maßnahmen vorzuschreiben, die den aktuellen Zuständen der Wasserkörper entsprechen und ihren Wechselwirkungen mit der Baumaßnahme gerecht werden. Diese müssen unter anderem folgendes betrachten:

- 1) Durch die Baumaßnahmen insbesondere der Brückenpfeiler, wird die Flusssohle des Regens großflächig und tiefgründig aufgerissen und verletzt. Dadurch werden die Schadstoffe, die sich dort und im Flussschlamm über Jahrzehnte abgelagert haben, aufgewühlt und im Flusswasser verteilt (insbesondere Quecksilber, Quecksilberverbindungen sowie Schwermetalle).
- 2) Es ist daher mit einer signifikanten Belastung des Wassers durch Schadstoffe während der Bauphase und lange darüber hinaus zu rechnen.
- 3) Ebenso ist dadurch mit einer signifikanten Belastung des Grundwassers sowie der Flora und Fauna – also des gesamten Lebensraums im und am Regen – zu rechnen.
- 4) Durch die Nähe zur Mündung des Regens in die Donau ist auch mit einer signifikanten Belastung der Donau zu rechnen.

- 5) Es ist über Jahre hinaus mit gesundheitlichen Schäden an Menschen durch Freizeitaktivitäten im und am Regen sowie durch den Verzehr von schadstoffbelasteten Fischen aus dem Regen und aus der Donau zu rechnen.
- 6) Es ist mit schädlichen Auswirkungen auf das Grundwasser zu rechnen.

Als Maßnahmen zur Vermeidung der o.g. Auswirkungen (Verschlechterungsverbot!) sind folgende Möglichkeiten in Betracht zu ziehen:

- a) Lokalisierung und Beseitigung der Schadstoffquellen.
- b) Sichere Entnahme von Boden und Schlamm während der Baumaßnahme (insbesondere beim Bau der Pfeiler) mit vollständiger Vermeidung der Ausschwemmung von Schadstoffen in das Flusswasser.
- c) Kontinuierliches Monitoring des entnommenen Materials auf Schadstoffe (auch Material, das später wieder zur Verfüllung etc. verwendet werden soll) und gegebenenfalls fachgerechte Entsorgung als Sondermüll.
- d) Ablehnung der Baumaßnahme, falls die o.g. Maßnahmen nicht durchführbar sind.

Die Einschätzung der Gutachter (vgl. Kap. 6.)

„Der ökologische Zustand sowie der chemische Zustand des Flusswasserkörpers ... und der qualitative und quantitative Zustand des Grundwasserkörpers ... Verschlechtern sich durch das Vorhaben nicht. Darüber hinaus ist das Vorhaben mit dem Verbesserungsgebot vereinbar.“ ist völlig unverständlich. Die Begründungen sind - soweit überhaupt vorhanden – nicht nachvollziehbar.

#### **XI. Bezug: Unterlage E 16 Lufthygienisches Gutachten**

Sämtliche Untersuchungen beziehen sich ausdrücklich auf die in „Unterlage E 1.1 Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung“ getroffene Prognose für das Jahr 2035. Diese Prognose ist wie in den vorherigen Einwendungen nachgewiesen mit erheblichen Mängeln behaftet bzw. falsch.

Die lufthygienischen Untersuchungen sind u.E. daher ebenfalls falsch. Sie müssen auf der Basis einer neuen, aktuellen und fachgerechten Verkehrsuntersuchung neu durchgeführt werden.

#### **XII. Bezug: Unterlage E 16 Lufthygienisches Gutachten**

Anlage 3 der „Unterlage E 1.1 Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung“ stellt die Zunahme des Verkehrsaufkommens auf zahlreichen Straßen im Gemeindegebiet Lappersdorf und auf der A 93 dar:

- Wolfegger Str. bis Kareth	+ 1.900 Kfz / Werktag
- Pfälzer Weg bis Schelmengraben	+ 2.200 Kfz / Werktag
- Hauptstr. Kareth	+ 3.100 Kfz / Werktag
- Regensburger Str.	+ 900 Kfz / Werktag
- Oppersdorfer Str.	+ 600 Kfz / Werktag
- Regendorfer Str.	+ 1.500 Kfz / Werktag
- Alte Nürnberger Str. (Regensburg)	+ 1.900 Kfz / Werktag
- A 93 nördlich der AS Lappersdorf	+ 8.300 Kfz / Werktag.

Diese Tatsache wird in den lufthygienischen Untersuchungen in keiner Weise berücksichtigt oder untersucht. Das stellt u.E. einen erheblichen Mangel dar.

Das lufthygienische Gutachten ist um Messungen in diesen Straßen zu ergänzen. Geeignete Maßnahmen sind daraus abzuleiten und zu begründen.

### XIII. Bezug: Unterlage E 19 Feststellungsentwurf – Kapitel 0

Im Feststellungsentwurf steht: „Auch die Entwicklung der bereits jetzt vergleichsweise hohen Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr wurde geprüft. Nach dem Ausbau ist an mehreren Gebäuden mit Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte zu rechnen, die jedoch auch im Falle eines Verzichtes auf den Ausbau auftreten würden.“

Die Aussage „an mehreren Gebäuden“ verharmlost die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen in unzulässiger Weise und ist irreführend:

- a) Es kommt an 144 Messorten zu Schallpegelzunahmen
- b) An 87 Immissionsorten werden die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten.

Das bedeutet eine massive Zunahme der Lärmimmissionen und eine sehr häufige Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte.

Die Aussage, dass die Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte im Falle eines Verzichts auf den Aufbau auftreten würde, ist falsch. Sie wird weder nachvollziehbar hergeleitet noch begründet. Wie oben beschrieben und in den schalltechnischen Untersuchungen nachzulesen, kommt es durch die Baumaßnahme an 144 Messorten zu Schallpegelzunahmen. Diese Lärm-Zunahmen würden beim Verzicht auf die Baumaßnahme nicht auftreten.

Ebenso irreführend ist die Formulierung „An 34 Gebäude ist mit einer durch das Vorhaben verursachten höheren Lärmbelastung zu rechnen, die sich im Bereich einer Grenzwertüberschreitung bewegt“:

- a) Es kommt an 144 Messorten zu höheren Lärmbelastungen. Die Zusammenfassung von zahlreichen Messorten zu wenigen Gebäuden ist irreführend. Genauso gut könnte man die Gebäude zu einzelnen Straßenzügen zusammenfassen, um den Eindruck entstehen zu lassen, dass die Lärmbelastung nur an sehr wenigen Orten stattfindet.
- b) Die Formulierung „im Bereich einer Grenzwertüberschreitung“ ist ebenfalls irreführend. „Im Bereich“ erweckt den Anschein, dass die Werte mal unterhalb und mal oberhalb der Grenzwerte liegen. Fakt ist jedoch, dass die Werte ALLE OBERHALB der Grenzwerte liegen. Es handelt sich um Grenzwertüberschreitungen.

Grenzwertüberschreitung kann man durch geeignete Maßnahmen entgegenwirken. Dies sind z.B.:

- Erhöhung bestehender Lärmschutzwände an der A 93
- Errichtung neuer Lärmschutzwände für einen lückenlosen Lärmschutz entlang der Baumaßnahme
- Einhausung der Zu- und Abfahrten von der Regenbrücke
- Einhausung der Regenbrücke
- Einhausung der A 93.

Maßnahmen dieser Art werden in jeglichen Gutachten in Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung komplett ignoriert und nicht in Erwägung gezogen.

Im Gutachten steht: „Im Falle der Grenzwertüberschreitungen werden soweit möglich Lärmschutzwände vorgesehen oder mit passiven Lärmschutzmaßnahmen reagiert“.

Diese Aussage ist falsch. Auf der Regenbrücke und am Lappersdorfer Kreisel sind keine Lärmschutzwände geplant. Diese wären durchaus möglich und würden die Lärmbelastung im Regental erheblich reduzieren.

Im Gutachten steht: „Im Regental verringert sich durch den Bau ... der Erholungswert. Im Gegenzug profitieren die Anwohner der Nordgaustraße insbesondere durch den Bau der Lärmschutzeinhausung.“

Dieser Satz verhöhnt u.E. geradezu die Bewohner der Gemeinde Lappersdorf. Wie oben ausführlich dargestellt, nimmt die Lärmbelastung insbesondere im Gemeindegebiet Lappersdorf massiv, auf großer Fläche und weit jenseits erlaubter Grenzwerte zu. Demgegenüber die Lärmreduzierung in der Nordgaustraße sozusagen als Ausgleichsmaßnahme darzustellen, ist unzulässig.

Sollen etwa die Lappersdorfer mit den Bewohnern der Nordgaustraße turnusmäßig die Wohnungen wechseln, um sich von der Lärmbelästigung zu erholen?

Im Gutachten werden die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Natur und die Zerstörung von Lebensräumen und geschützten Flächen beschrieben. Als Fazit folgt der Satz: „Die Durchgängigkeit des Lebensraumes bleibt jedoch durch die große Brückenweite für alle Tierarten des Raumes erhalten.“

Diese Aussage ist ebenso falsch wie irreführend: Mit der Baumaßnahme gehen Lebensräume verloren. Somit bleibt auch nicht die Durchgängigkeit des Lebensraumes für alle Tierarten erhalten.

Wissenschaftlich korrekt und objektiv müsste es heißen, dass nach der Zerstörung der Lebensräume und dem Verschwinden zahlreicher Arten, die verbleibenden Tierarten die Brücke weiterhin unterqueren können.

In der Tat sind die Abstände zwischen den 7 Pfeilerpaaren tatsächlich groß genug für alle dort vorkommenden Tierarten. Diese Erkenntnis ist jedoch für die Umweltverträglichkeitsprüfung vollkommen irrelevant. Jedes Kind weiß, dass jede Tierart der Welt unter dieser Brücke durchkommt.

Zum wiederholten Male entsteht der Eindruck, dass die negativen Auswirkungen der Baumaßnahme kaschiert und schöngeredet werden.

Das Gutachten stellt fest, dass durch die Baumaßnahme wertvolle Bodenfunktionen verloren gehen. Als Ausgleich werde eine Bodenverunreinigung westl. der Amberger Straße saniert.

Dieses Aufrechnen von negativen Auswirkungen gegenüber sowieso anstehenden Sanierungen ist in einer Umweltverträglichkeitsprüfung unzulässig. Der Verlust wertvoller Bodenfunktionen ist als solches festzustellen und zu bemessen. Sodann müssen Maßnahmen genannt werden, durch die der Verlust verhindert oder minimiert werden kann.

Im Gutachten steht: „In der Landschaft des Talraumes werden die Brücke und ihre Anschlüsse an die B15 und den Lappersdorfer Kreisel deutlich wahrnehmbare Elemente, die jedoch keinerlei Fernwirkung auf Bereiche außerhalb des Talraumes ausüben (vgl. Kap. 4.6).

Auch dieser Satz ist u.E. irreführend. Ein derart großes und den Talraum durchschneidendes Bauwerk lediglich als „wahrnehmbares Element“ zu bezeichnen ist u.E. grotesk! Dass dieses „wahrnehmbare Element“

außerhalb des Talraumes – also z.B. in Schwaighausen - nicht mehr sichtbar sind, ist eine geradezu lächerliche Bemerkung, die aber einmal mehr den Eindruck erweckt (erwecken soll?), dass der Bau auch landschaftlich umweltverträglich ist.

Der Maßnahme angemessen wäre eine 3-D-Darstellung des gesamten Bauwerkes incl. der Umgebung. So könnte sich auch der Laie, die Auswirkung auf den Talraum vorstellen. Eine solche 3-D-Darstellung ist ohne großen Aufwand mit gängigen Softwaretools erstellbar. Mit einem virtuellen „Überflug“ kann man so das gesamte Bauwerk von allen Seiten betrachten.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist u.E. daher unzulänglich. Sie ist neu, objektiv und wissenschaftlich neutral zu erstellen und hat eine 3-D-Darstellung des gesamten Bauwerkes zu beinhalten.

#### **XIV. Bezug: Unterlage E 19 Feststellungsentwurf**

Der Feststellungsentwurf basiert bezüglich Lärmbelastung und Lufthygiene auf:

- Unterlage E 1.1 Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung
- Unterlagen E 11.4 – E 11.7
- Unterlage E 16“.

Diese Unterlagen sind wie in den Einwendungen dargelegt u.E. falsch bzw. fehlerhaft, subjektiv und unzureichend.

Folglich basiert der Feststellungsentwurf auf falschen bzw. fehlerhaften, subjektiven und unzureichenden Angaben und ist somit ebenso falsch. Er ist neu zu erstellen auf der Basis korrekter, vollständiger Erhebungen und Gutachten.

Bezug: Unterlage E 19 Feststellungsentwurf / Kapitel 3.1

Östlich des Regens werden Lärmschutzwände als hochabsorbierende Wände mit Höhen von 4 bis 5 m ausgeführt. Westlich des Regens fallen die Lärmschutzmaßnahmen wesentlich geringer aus:

- a) Entlang der Regensburger Straße wird lediglich „eine 2,5 m hohe Wand“ auf die bestehende Stützwand aufgesetzt (vgl. Abb. 7 Nr. 3). Es handelt sich also nicht um eine absorbierende oder gar hochabsorbierende Lärmschutzwand.
- b) Am Überführungsbauwerk bei der Direktrampe wird lediglich eine Lärmschutzwand an der Ostseite zum Schutz der Sattelbogener Str. gebaut (vgl. Abb. 7 Nr. 4). Ein Lärmschutz nach Westen Richtung Lappersdorf ist nicht vorgesehen.
- c) An der Direktrampe selbst wird ebenfalls nur auf der Ostseite eine Lärmschutzwand gebaut (vgl. Abb. 7 Nr. 5). Auch hier kann sich der Lärm ungehindert nach Westen Richtung Lappersdorf ausbreiten.
- d) Die bestehende, veraltete Lärmschutzwand westl. der R18 (Umgehungsstr.) wird lediglich um 2 m erhöht (vgl. Abb. 7 Nr. 7). Auf den Ersatz der alten Wand durch eine neue, ausreichend hohe und hochabsorbierende Lärmschutzwand wird verzichtet.
- e) An der Direktrampe West (Abfahrt von der A 93 von Norden kommend) wird die bestehende, veraltete Lärmschutzwand lediglich verlegt, und um 170 m verlängert – allerdings nur in einer Höhe von 3,0 m (vgl. Abb. 7 Nr. 8). Auf den Ersatz der alten Wand durch eine neue, ausreichend hohe und hochabsorbierende Lärmschutzwand wird wiederum verzichtet.

- f) Dem stark erhöhten Verkehrsaufkommen auf der nördlichen A 93 bis AS Lappersdorf wird in keiner Weise Rechnung getragen: + 8.300 Kfz / Werktag! Hier ist die völlig veraltete und unzureichende Lärmschutzwand durch eine hochabsorbierende, min. 5 m hohe neue Lärmschutzwand zu ersetzen (vgl. derzeitiger Ausbau der A3).

Fazit: Die Lärmschutzmaßnahmen auf der Lappersdorfer Seite des Bauwerkes sind u.E. unzureichend und nicht annähernd so wirkungsvoll wie die Maßnahmen im Bereich der Stadt Regensburg. Die Maßnahmen müssen an dem gesamten Bauwerk von gleicher Qualität sein und die gleiche schützende Wirkung entfalten. Das Gutachten ist mit entsprechend geeigneten Maßnahmen neu zu erstellen.

#### **XV. Bezug: Unterlage E 19 Feststellungsentwurf / Kapitel 3.1 + 3.2**

Bei den Lärmschutzmaßnahmen wurden die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Verkehrsbelastung und damit die Lärmbelastung innerhalb der Gemeinde Lappersdorf nicht berücksichtigt.

Wie in Einwendung 9. II dargelegt, erhöhen sich das Verkehrsaufkommen und damit die Lärmbelastung an zahlreichen Straßen. Hier sind Lärmmessungen durchzuführen und es ist zu prüfen, ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

#### **XVI. Bezug: Unterlage E 19 Feststellungsentwurf / Kapitel 4.1**

Im Gutachten steht: „Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden wurden bereits überall, wo sie technisch möglich und sinnvoll sind vorgesehen.

Im Falle der weiterhin vorhandenen Betroffenheiten scheiden sie jedoch aus städtebaulichen Gründen (z. B. würden bestehende Grundstückszufahrten unterbrochen oder Abstand von weniger als 2 m zur Gebäudefassaden) oder Kostengründen aus.“

Wie in den vorherigen Einwendungen dargelegt, bestehen zahlreiche weitere Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes – insbesondere nach Westen Richtung Lappersdorf und entlang der A 93. Diese sind:

- technisch möglich
- sinnvoll
- städtebaulich machbar.

Sie scheiden also einzig und allein aus Kostengründen aus – obwohl sie notwendig wären.

Diese Begründung ist abzulehnen. Die Baumaßnahme wird ca. 50 – 100 Mio. Euro kosten. Hier geringfügige Einsparungen am Lärmschutz vorzunehmen – und zwar nur zu Lasten der Gemeinde Lappersdorf - ist unzulässig.

Die Lärmschutzmaßnahmen sind u.E. daher vollumfänglich neu zu planen, Die weitgehende Einhausung der Zufahrtsrampen sowie der Regenbrücke sind in Erwägung zu ziehen und kostenseitig aufzuführen. Sollte die gesamte Baumaßnahme den Kostenrahmen sprengen, ist sie folgerichtig abzulehnen.

Alternativ zur Regenbrücke kann man die Einhausung der A 93 von Benhof bis zum Pfaffensteiner Tunnel sowie eine Sallerner Fußgänger- und Radwegbrücke planen.

## **XVII. Bezug: Unterlage E 19 Feststellungsentwurf / Kapitel 4.1**

Im Gutachten steht: „Ferner werden durch die Umsetzung der Baumaßnahme ... für einige Straßenzüge (z.B. Amberger Straße, Lappersdorfer Straße) auch erhebliche Verkehrsminderungen erzielt.“

Diese Aussage ist u.E. irreführend, da die Minderungen nicht „erheblich“ sind und da unterschlagen wird, dass sich für zahlreiche Straßenzüge eine erhebliche Verkehrserhöhung ergibt (siehe Einwendung 2).

## **XVIII. Bezug: Unterlage E 19 Feststellungsentwurf / Kapitel 4.5**

Gemäß Tab. 18 wurden im „Lufthygienischen Gutachten TÜV Süd 2020“ lediglich die folgenden Steckenabschnitte immissionsstechnisch betrachtet:

- Nordgaustraße
- Sallerner Regenbrücke
- Lappersdorfer Straße.

Die fehlende Untersuchung weiterer Straßenzüge (vgl. Einwendung 3) aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens stellt einen erheblichen Mangel des Feststellungsentwurfs dar.

Der Feststellungsentwurf ist nach unserer Auffassung daher neu zu erstellen, auf der Basis ausreichender Untersuchungen an allen betroffenen Straßen.

### **10. Unzureichende Berücksichtigung der Beeinträchtigungen für den Erholungswert des Regentals im Rahmen des Schutzguts „Mensch“**

Der BUND Naturschutz lehnt es ab, dass durch den Bau der Sallerner Regenbrücke wertvolle, naturnahe Bereiche im Regental beansprucht und für eine Erholungsnutzung entwertet werden würden.

Aufgrund der Lage des Vorhabens innerhalb der Stadtgrenzen Regensburgs kommt dem Schutzgut Mensch eine besonders hohe Bedeutung zu. Der Talraum des Regens stellt innerhalb Regensburgs einen wertvollen Erholungs- und Freiraum der angrenzenden Wohngebiete dar. Die übergeordneten Fuß- und Radwege beidseits des Regens sind Bestandteil eines regionalen Radwegenetzes aus der Stadt ins Umland. Am östlichen Regenufer sind zahlreiche Einrichtungen für die Naherholung vorhanden (vier Rasenfelder, eine Sommerstockbahn, ein Kinderspielplatz und Trainingsplätze), die wie die Naherholungswege stark frequentiert sind.

Der Regen bildet somit eine wichtige Achse der Erholungsnutzung für die Bevölkerung der Stadt Regensburg und seine Umlandgemeinden. Damit hat das Regental insgesamt eine hohe bis sehr hohe Bedeutung für die Naherholung. Dabei ist der Talraum im Bereich der neu zu errichtenden Sallerner Regenbrücke noch vergleichsweise unbelastet.

Der Regen und sein Tal stellen innerhalb Regensburgs einen wichtigen Erholungsraum dar. Durch das Gewässer und die angrenzenden Wiesen und Gehölze bietet es landschaftlich einen Ausgleich zur städtischen Bebauung. Im Regionalplan ist der Talraum des Regens als regionaler Grünzug ausgewiesen. Beidseits des Regens verlaufen überregionale Radwege und regionale Wander- bzw. Fußwege.

Im Regental würde mit dem Bau der Regenbrücke die Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffemissionen erheblich zunehmen. Der Talabschnitt droht den naturnahen, ungestörten Charakter zu verlieren und es ist von einer erheblichen Beeinträchtigung der Erholungseignung der Landschaft auszugehen.

In der Planung ist nicht berücksichtigt, dass die Bedeutung des unteren Regentalabschnitts für das „Schutzgut Mensch“, seine Lebensqualität Gesundheit und Erholung seit Fertigstellung der Hochwasserschutz- und Verschönerungsmaßnahmen in diesem Bereich deutlich gestiegen ist.

Da der Mündungsbereich des Regens bereits von zwei stark (KFZ-) frequentierten Brücken gequert wird, beginnt der ruhigere und naturnähere Abschnitt des Regentals erst nördlich der Reinhausener Regenbrücke. Auf einer Strecke von etwas mehr als einem Kilometer ist dort ein Abschnitt entstanden, der hinsichtlich Landschaftsbild und Menschenfreundlichkeit erheblich gewonnen hat und der, wie schon die vergangenen Monate seit der Fertigstellung zeigen, sehr gut angenommen wird. Die ufernahen Areale dienten in den vergangenen Wochen vielen Kindern und ihren Aufsichtspersonen zum naturnahen Spielen

Die geplanten Beeinträchtigungen würden alle Nutzerinnen und Nutzer dieses Landschaftsraums, vom Säugling im Kinderwagen über Kleinkinder mit Eltern bis zu hochbetagten Bürgern mit Rollator oder Rollstuhl betreffen. Durch den Bau der Sallerner Regenbrücke ginge ein gerade deutlich aufgewerteter und unersetzbarer Abschnitt des Regentals für den Menschen unwiederbringlich verloren. **Nicht nur in Zeiten der Corona-Pandemie hat der Talabschnitt, der durch das Bauvorhaben zerstört würde, inzwischen nicht nur eine hohe, sondern eine sehr hohe Bedeutung als Erholungsraum für die Menschen in Regensburg wie auch für Betätigungsmöglichkeiten im Hinblick auf ihre Gesundheit.**

## 11. Zusammenfassung

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V. mahnt wiederholt eine Wende in der Verkehrspolitik an. Das geht, ohne Arbeitsplätze und den Wohlstand der Region zu gefährden. Die Stadt und der Landkreis Regensburg sollten auf die Beschleunigung und den überlegten Ausbau des ÖPNV (Schienen oder Bus) und auf einen höheren Anteil nicht motorisierten Verkehrs setzen.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wäre es zielführender gewesen, Alternativen aufzuzeigen, die bisher komplett ignoriert wurden. Ein Maßnahmenbündel wie in Einwendung 9. IV dargelegt, ist erheblich kostengünstiger und zudem verkehrstechnisch wirkungsvoll sowie zukunftsweisend und tatsächlich umweltverträglich.

Mehr und größere Straßen produzieren mehr Verkehr und mehr Umweltbelastung. Diese Erkenntnis ist keineswegs neu. Noch haben wir die Chance die verfehlte, veraltete und schädliche Planung zu verhindern und durch eine moderne, zukunftsweisende Lösung zu ersetzen. Nutzen wir diese Chance!

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V. lehnt die Maßnahmen in der geplanten Form ab, weil die Nachteile die Vorteile klar überwiegen. Es braucht den "Monsterkreisel mit Monsterbrücke" nicht, die zusätzlichen Auto- und LKW-Verkehr durch die Stadt bringt und die Frischluftschneise Regental weiter zu einer Dreckluftschleuse werden lässt!

Das **temporäre** Problem „Sanierung der Pfaffensteiner Tunnel“ darf nicht zur Folge haben, dass dauerhaft die Lebensqualität in ganzen Stadtquartieren und in Lappersdorf sinkt und erhebliche Eingriffe in Flora und Fauna, auch innerhalb von Schutzgebieten von europäischer Bedeutung, stattfinden.

Die vorgelegten ergänzenden UVP-Unterlagen sind u.E. aus fachlicher wie rechtlicher Sicht nicht geeignet um als Bestandteil der UVP im Sinne des UVPG gewertet werden zu können bzw. den Erfordernissen an eine UVP zu entsprechen. Die Unterlagen sind nach unserer Auffassung zum Teil auch fehlerhaft und verweisen auf Unterlagen, die so nicht verwendet werden können. Zudem fehlen planerische und bauliche Ansätze um Eingriffe zu vermindern, zu kompensieren oder auszugleichen bzw. eine fundierte Variantenprüfung um derartige Eingriffe gar nicht erst entstehen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Reinhard Scheuerlein  
Regionalreferent für die Oberpfalz

gez.  
Hans Lengdobler  
stellvertretender Vorsitzender der  
BN-Kreisgruppe Regensburg

Telefon 0911 81878-13  
[Reinhard.scheuerlein@bund-naturschutz.de](mailto:Reinhard.scheuerlein@bund-naturschutz.de)