

Aktenzeichen: 32-4354.21-16/B388

Regierung von Niederbayern



**Bundesstraße 388
Vilsbiburg – Pfarrkirchen**

**Ausbau zwischen Eggenfelden und Pfarrkirchen, Zusatzfahrstreifen Bauabschnitt II
mit Umbau des Knotens B 388 / PAN 20**

Teilplanfeststellungsbeschluss

**für den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden
und Auhof**

Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+900
von Abschnitt 820, Station 0,072 bis Abschnitt 820, Station 1,962

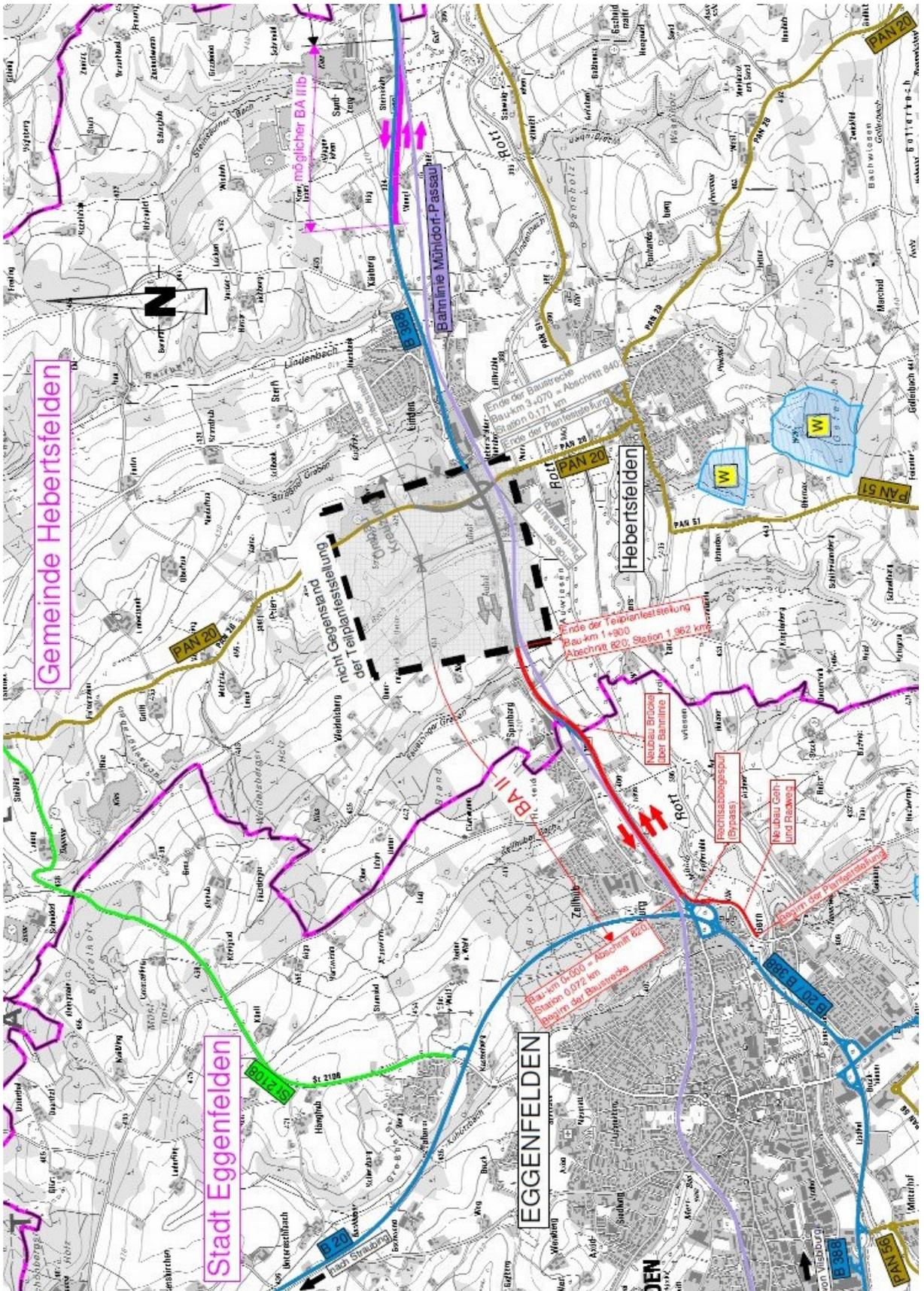
anonyme Fassung

Landshut, 18.12.2023

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
Inhaltsverzeichnis	2
Skizze des Vorhabens	4
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	5
A Tenor	7
1. Feststellung des Plans	7
2. Festgestellte Planunterlagen	7
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	9
3.1 Unterrichtungspflichten	9
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	9
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	10
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	10
3.5 Verkehrslärmschutz	12
3.6 Landwirtschaft / Bodenschutz	13
3.7 Sonstige Nebenbestimmungen	14
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	20
4.1 Gegenstand / Zweck	20
4.2 Plan	20
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	20
5. Straßenrechtliche Verfügungen	22
6. Entscheidungen über Einwendungen	22
6.1 Anordnungen / Zusagen / Vereinbarungen	22
6.2 Zurückweisungen	24
B Sachverhalt	26
1. Beschreibung des Vorhabens	26
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	26
C Entscheidungsgründe	32
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	32
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	32
1.2 Umweltverträglichkeitsprüfung	32
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	33
2.2 Abschnittsbildung	33
2.3 Planrechtfertigung, Planungsziel	33
2.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	36
2.4.1 Landes- und Regionalplanung	36
2.4.2 Planungsvarianten	36
2.4.3 Ausbaustandard	38
2.4.4 Immissionsschutz / Luftreinhaltung / Klimaschutz / Bodenschutz	38
2.4.4.1 Verkehrslärmschutz	39

2.4.4.2	Schadstoffbelastung	44
2.4.4.3	Klimaschutz	45
2.4.4.4	Bodenschutz	48
2.4.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	49
2.4.5.1	Verbote	49
2.4.5.1.1	Schutzgebiete / geschützte Flächen	49
2.4.5.1.2	Biotope	49
2.4.5.2	Artenschutz	50
2.4.5.2.1	Allgemeiner Artenschutz	50
2.4.5.2.2	Besonderer und strenger Artenschutz	50
2.4.5.3	Berücksichtigung der Naturschutzbelange	58
2.4.5.4	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	58
2.4.6	Gewässerschutz	63
2.4.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	63
2.4.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	63
2.4.7	Landwirtschaftliche Belange	64
2.4.8	Gemeindliche Belange	67
2.4.9	Sonstige öffentliche Belange	68
2.5	Private Einwendungen	72
2.5.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	72
2.5.2	Einzelne Einwender	77
2.6	Gesamtergebnis	104
2.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	104
3.	Sofortige Vollziehbarkeit	104
4.	Kostenentscheidung	104
	Rechtsbehelfsbelehrung	105
	Hinweis zur Auslegung des Plans	106



Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayKompV	Bayerische Kompensationsverordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGh	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift

EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.21-16/B 388

Vollzug des FStrG;

B 388 Vilsbiburg - Pfarrkirchen;

Teilplanfeststellung für den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+900, Abschnitt 820, Station 0,072 bis Station 1,962 im Gebiet der Stadt Eggenfelden und der Gemeinde Hebertsfelden, Landkreis Rottal-Inn

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

Teilplanfeststellungsbeschluss

A Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof wird mit den aus Ziffern A 3 und A 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

Der übrige Planfeststellungsantrag von Bau-km 1+900 bis Bau-km 3+070 für die B 388 weiterführend Richtung Edhof mit Umbau des Knotens B 388/PAN 20 wird nach Antrag des Vorhabenträgers derzeit nicht entschieden, sondern gesondert weiterbehandelt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan, die wasserrechtlichen Erlaubnisse und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 20.12.2007, mit Deckblättern vom 01.03.2018, <u>Tektur vom 01.07.2022</u> mit Anlage 1 Verkehrsuntersuchung B 388 – Auszug, mit Roteintragungen	-
2	Übersichtskarte, Tekturplan vom 01.07.2022, nachrichtlich	1 : 25.000
3	Übersichtslageplan (Luftbild), Tekturplan vom 01.07.2022	1 : 5.000
6 Blatt 1	Regelquerschnitt B 388, Tekturplan vom 01.07.2022	1 : 50
7.1 Blatt 1	Lageplan 1 – KV Altenburg-Haus vom 20.12.2007, Deckblatt vom 01.03.2018	1 : 1.000
7.1 Blatt 2	Lageplan 2 – Spanberg, Tekturplan vom 01.07.2022, mit Roteintragungen	1 : 1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis vom 20.12.2007 mit Deckblättern vom 01.03.2018, <u>Tektur vom 01.07.2022</u> mit Roteintragungen	-

7.3	Widmungsplan, Tekturplan vom 01.07.2022	1 : 5.000
8 Blatt 1	Höhenplan B 388, Tekturplan vom 01.07.2022, mit Roteintragungen	1 : 2.500 / 250
10	Verzeichnis der Brücken und anderer Ingenieurbauwerke vom 20.12.2007 mit Deckblättern vom 01.03.2018, <u>Tektur vom 01.07.2022</u>	-
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen vom 20.12.2007 mit Deckblättern vom 01.03.2018, <u>Tektur vom 01.07.2022</u> , mit Roteintragungen	-
11.2	Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen, Tekturplan vom 01.07.2022, mit Roteintragungen	1 : 2.500
12.1	Landschaftspflegerische Begleitplanung, Textteil vom 20.12.2007 mit Deckblättern vom 01.03.2018, <u>Tektur vom 01.07.2022</u>	-
12.2	Tekturplan vom 01.07.2022, Bestandssituation und Eingriffe	1 : 5.000
12.3 Blatt 1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 20.12.2007, Deckblatt vom 01.03.2018	1 : 1.000
12.3 Blatt 2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan, Tekturplan vom 01.07.2022	1 : 1.000
12.4	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP), Deckblätter vom 01.03.2018, <u>Tektur vom 01.07.2022</u>	-
13.1	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen vom 20.12.2007 mit Deckblättern vom 01.03.2018, <u>Tektur vom 01.07.2022</u>	-
13.1 Blatt 2	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen, Tekturplan vom 01.07.2022	1 : 2.500
13.1.3	Zusammenstellung der Einleitungen, Tektur vom 01.07.2022	-
14.1 Blatt 1	Grunderwerbsplan 1 KV Altenburg-Haus vom 20.12.2007, Deckblatt vom 01.03.2018	1 : 1.000
14.1 Blatt 2	Grunderwerbsplan 2 Spanberg, Tekturplan vom 01.07.2022, mit Roteintragungen	1 : 1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 20.12.2007 mit Deckblättern vom 01.03.2018, <u>Tektur vom 01.07.2022</u> , mit Roteintragungen	-

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig, soweit nicht anders bestimmt i. d. R. 2 Wochen zuvor, bekannt zu geben:

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH mindestens sechs Monate vor Baubeginn.
- 3.1.2 Der Vodafone GmbH / Vodafone Kabeldeutschland GmbH. Falls Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen notwendig werden, ist TDR-S-Bayern.de@vodafone.com mindestens drei Monate vor Baubeginn zu informieren.
- 3.1.3 Der Bayernwerk Netz GmbH (Kundencenter Eggenfelden, Landshuter Straße 22, 84307 Eggenfelden), mindestens 6 Monate vor Beginn der Bauarbeiten.
- 3.1.4 Dem Markt Eggenfelden und der Gemeinde Hebertsfelden, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Kanalleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.5 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mindestens drei Monate vor Beginn der Erdarbeiten.
- 3.1.6 Der Regionalbus Ostbayern GmbH mindestens drei Monate vor Beginn der Bauarbeiten.
- 3.1.7 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.
- 3.1.8 Der Vorhabenträger hat den Beginn der Baumaßnahme, den Beginn der landchaftsgestaltenden Maßnahmen und deren jeweilige Beendigung der Planfeststellungsbehörde, der Höheren Naturschutzbehörde, und der Unteren Naturschutzbehörde mit einem Vor- bzw. Nachlauf von zwei Wochen anzuzeigen.

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

Vor Beginn der Erdarbeiten sind Sand- und Schlammfänge zu errichten, die während der gesamten Arbeitsdauer bis zur Befestigung aller Böschungen wirksam zu erhalten sind.

Nach Beendigung der Arbeiten sind Böschungen je nach Baufortschritt unverzüglich durch geeignete Maßnahmen (z. B. Bepflanzung) gegen Erosion und Abschwemmungen zu sichern.

Telekommunikationsanlagen sind – soweit betroffen – bei der Bauausführung zu schützen und zu sichern. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen (z. B. Telekom: Planauskunft.Sued@telekom.de, Vodafone Kabeldeutschland GmbH: TDR-S-Bayern.de@vodafone.com bzw. DB Kommunikationstechnik GmbH) einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

Bestand, Sicherheit und Betrieb von Anlagen der Bayernwerk Netz GmbH dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten.

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

Falls im Zuge der Herstellung der Bahnbrücke bei Spanberg in das 2. Grundwasserstockwerk eingegriffen wird, ist unverzüglich eine Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf und der Wasserrechtsbehörde im Landratsamt Rottal-Inn zu suchen.

Im Rahmen von Bodenaustausch und Bauwasserhaltung kann eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich sein. Die Bauablaufplanung hat diese Möglichkeit einzuplanen.

Der Vorhabenträger muss sich mit der Regionalbus Ostbayern GmbH mindestens 3 Monate vor Beginn der Baumaßnahme in Verbindung setzen, um zur Aufrechterhaltung des Linien- und Schulbusverkehrs die gleichzeitige Sperrung von Anschlussstellen zeitlich eng zu halten oder Ersatzführungen der betroffenen Buslinien planen zu helfen.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

Bei Maßnahmen an Gewässern ist auf die biologische Durchgängigkeit zu achten. Die Sohle von Durchlässen sind ausreichend in die Gewässersohle einzubinden und mit Substrat zu bedecken. Sofern erforderlich, ist am Auslauf eine Gegenschwelle vorzusehen.

Die Lagerung wassergefährdender Stoffe im Überschwemmungsgebiet der Rott und den überschwemmungsgefährdeten Bereichen der Seitenbäche während der Bauzeit ist nicht zulässig. Baumaterialien und Baugeräte sind so zu lagern, dass sie im Hochwasserfall nicht abgeschwemmt werden. Der Hochwasserabfluss ist während aller Baustadien zu gewährleisten; dabei ist der Abflussquerschnitt soweit wie möglich zu erhalten.

Das Einbringen von Betonrückständen oder Restbeton sowie sonstigem Bauschutt in Gewässer ist nicht zulässig. Baumaterialreste dürfen nicht im Gewässer abgelagert werden.

Bei Betonarbeiten ist darauf zu achten, dass keine Betonschlempe oder Wasser mit pH-Werten über 8,5 in Gewässer gelangen. Auch Hilfsstoffe, wie z.B. Schalöle, dürfen nicht in Gewässer gelangen.

Bei Fischnotständen ist dafür Sorge zu tragen, dass die betroffenen Gewässerabschnitte sorgfältig abgefischt und die Fische in geeignete Gewässerabschnitte umgesetzt werden. Der Fischereiberechtigte ist unverzüglich zu benachrichtigen.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

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

3.4.2 Die Rodungen von Gehölzen und Eingriffe in Hecken usw. dürfen nur außerhalb des Zeitraums 1. März bis 30. September bzw. nach den Vorgaben des LBP und der saP erfolgen. Außerhalb dieser Zeiten dürfen Gehölze nur entfernt werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung sichergestellt ist, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände entgegenstehen. Die Festlegung erfolgt durch die Umweltbaubegleitung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde.

Die Fällung von Höhlenbäumen (Fledermausschutz) ist nur in dem Zeitraum vom 10.9. bis 31.10. oder 15.3 bis 15.04. bei warmer Witterung in Phasen mit warmer Witterung (Abendtemperaturen ab 10 Grad C) in Verbindung mit einem abschnittswisen Abtragen der Stamm- oder Astabschnitte zulässig.

- 3.4.3 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12) aufgeführten LBP-Maßnahmen sind nach Maßgabe der Maßnahmenblätter und der Beschreibungen im LBP, der saP sowie der ergänzenden Vorgaben dieses Beschlusses umzusetzen.

Zur Kontrolle der fachgerechten Ausführung ist spätestens fünf Jahre nach Fertigstellung der Baumaßnahme in Abstimmung mit der Unteren oder Höheren Naturschutzbehörde eine gemeinsame Ortsbegehung durchzuführen, bei der festzustellen ist, in welchem Grad die planfestgesetzten Kompensationsmaßnahmen durchgeführt worden sind und welches Entwicklungsziel erreicht werden kann bzw. erreicht wurde, und das Ergebnis in einem schriftlichen Protokoll festzuhalten. Das Prüfergebnis ist zu dokumentieren (möglichst mit Lageplan und Fotodokumentation) und der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde zu übermitteln. Gegebenenfalls sind Folgetermine festzulegen.

Der Vorhabenträger hat die planfestgestellten Ausgleichsflächen gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan an das Ökoflächenkataster (ÖFK) beim Bayerischen Landesamt für Umwelt zu melden. Das Anstoßen der Eintragung ins ÖFK soll binnen drei Monaten nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen und der Planfeststellungsbehörde sowie der Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Niederbayern angezeigt werden.

- 3.4.4 Der Vorhabenträger hat eine ökologische Baubegleitung zu bestellen und der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Rottal-Inn sowie der Wasserrechtsbehörde rechtzeitig zu benennen. Sie hat u. a. darauf zu achten, dass die landschaftspflegerischen Maßnahmen durchgeführt werden und auch dafür Sorge zu tragen, dass keine Schäden an bestimmten Arten und natürlichen Lebensräumen nach § 19 BNatSchG eintreten. Die konkrete Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen sind mit der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.

- 3.4.5 Die Kompensationsflächen sind hinsichtlich ihres Zweckes dauerhaft rechtlich zu sichern.

- 3.4.6 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Kompensationsmaßnahmen sind für die Dauer der Eingriffswirkung zu pflegen und zu unterhalten.

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

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

- 3.4.8 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

- 3.4.9 Die maßnahmenbedingte Ausbreitung und Etablierung invasiver Neophyten durch Verunreinigung von Baufahrzeugen, offenen Boden, fehlende Mahd usw. ist insbesondere bei gesundheitsgefährdenden Arten soweit wie möglich zu verhindern.

- 3.4.10 Die Gefahr von Florenverfälschungen in der freien Natur ist grundsätzlich durch das Verwenden von gebietseigenem Pflanz- und Saatgut zu vermeiden. Das Ausbringen von Pflanzen in der freien Natur außerhalb ihrer Vorkommensgebiete

i.S.v. § 40 Abs. 1 BNatSchG bedarf der Genehmigung der Höheren Naturschutzbehörde.

- 3.4.11 Falls bei Fällungen Höhlenbäume betroffen sein sollten, sind die entsprechenden Stammabschnitte mit Höhlen zu sichern und mit 5 Ersatzkästen an geeigneten anderen Bäumen zu befestigen. Wenn eine Verwendung im Eingriffsbereich begründbar nicht möglich sein sollte, sind sie dem Landschaftspflegeverband zu übergeben.

Der verbleibende alte Baumbestand entlang des Zellhuber Baches in Richtung Süden, an den als Ausgleich für den Verlust von Höhlen und zur Vermeidung des Schädigungsverbots fünf Fledermaus- und fünf Vogelnistkästen angebracht werden, soll aus der Nutzung genommen werden. Sollte dies nicht möglich sein, ist im Einvernehmen mit der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde ein geeigneter Standort (Ersatzpflanzungen/Höhlenkästen) im räumlichen Zusammenhang zum jeweils gefälltten Höhlenbaum zu suchen, um die notwendige kontinuierliche ökologische Funktionalität sicherzustellen (Unterlage 12.4 Seite 10).

- 3.4.12 Die überbaute Ausgleichsfläche der Stadt Eggenfelden bei Prühmühle ist im Verhältnis 1:1 (Faktor 1) gleichwertig auszugleichen. Die Stadt Eggenfelden ist über die Herstellung und Lage der Kompensation mittels eines Maßnahmenblattes zu informieren.

3.5 Verkehrslärmschutz

- 3.5.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{Stro} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

- 3.5.2 Für die nachfolgend genannten Nummern der in Unterlage 11 behandelten Wohngebäude besteht, soweit die Immissionsgrenzwerte laut Unterlage 11 überschritten sind, grundsätzlich Anspruch auf Erstattung der Kosten für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen. Der Vorhabenträger hat sich vor Baubeginn mit dem entsprechenden Eigentümer in Verbindung zu setzen und zu überprüfen, ob passive Lärmschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV erforderlich sind. Falls Maßnahmen notwendig sind, sind für deren Durchführung die VLärmSchR 97 zugrunde zu legen.

Nr. 4 DG: Dachgeschoß, Nachtwertüberschreitung

Nr. 11 OG: Obergeschoß, Nachtwertüberschreitung

Nr. 27 EG, OG: Erdgeschoß, Nachtwertüberschreitung / Obergeschoß, Tag- und Nachtwertüberschreitung

Nr. 29 EG, OG, DG: Erdgeschoß, Obergeschoß und Dachgeschoß, Nachtwertüberschreitung

Auch bei Nummer 43 der Unterlage 11 wird sich der Vorhabenträger laut Planunterlagen vor Baubeginn mit dem entsprechenden Eigentümer in Verbindung setzen und überprüfen, ob passive Lärmschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV erforderlich sind.

Nr. 43 EG, OG: Erdgeschoß und Obergeschoß, Tag- und Nachtwertüberschreitung

- 3.5.3 Die Lärmschutzwände werden entsprechend der Vorgaben der Unterlage 11.1 auf der straßenzugewandten Seite überwiegend hochabsorbierend ausgebildet. Die Rückseite der Lärmschutzwände 1 bis 4 (bahnzugewandte Seite) und 7 (Straßenschallquelle) werden absorbierend ausgeführt.
- 3.5.4 Verbleibende Beeinträchtigungen (des Außenwohnbereiches) sind entsprechend der Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 zu ermitteln und ggf. zu entschädigen. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.
- 3.5.5 Für den Baustellenbetrieb sind die Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu beachten.

3.6 Landwirtschaft / Bodenschutz

- 3.6.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.
- 3.6.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

Soweit die Erschließung von Grundstücken mit verhältnismäßigem Aufwand nicht sichergestellt werden kann, sind Lösungen in Form von Flächentausch bzw. Flächenzusammenlegungen zu suchen oder Entschädigungen anzubieten. Gegebenenfalls müssen Grundstücke, die nicht erschlossen werden können, abgelöst werden (siehe auch A 6.1).
- 3.6.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.6.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Im Zuge der Bauarbeiten verloren gegangene oder beschädigte Grenzsteine sind wiederherzustellen.
- 3.6.5 Neben den Teilen Landschaftspflege und Landschaftsgestaltung der Richtlinien für die Anlage von Straßen sind hinsichtlich des Schutzgutes Boden u. a. die DIN 18915 sowie die DIN 18919 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau), die DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Ausführung von Bauvorhaben), die VDI 6101 (Maschineneinsatz unter Berücksichtigung der Befahrbarkeit landwirtschaftlich genutzter Böden), die DIN 19731 (Verwertung von Bodenmaterial) und die LAGA M 20 (Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen) maßgebend.

Der Ausbau und die Lagerung von Oberboden müssen getrennt nach Ober- und Unterboden sowie bei genügend abgetrocknetem Zustand erfolgen. Humus ist bei geeigneter Witterung abzuschleppen und ordnungsgemäß zu lagern. Bei Bedarf ist hierüber ein Protokoll abzufassen. Zwischenlager dürfen nicht verdichtet werden und die maximale Mietenhöhe sollte nicht höher als zwei Meter sein. Ggf. sind die Mieten zu begrünen und Maßnahmen zur Verhinderung von Samenflug

zu treffen. Die Wiederaufbringung sollte bei trockener Witterung möglichst mit geringem Bodendruck (z. B. Kettenfahrzeuge) und bei möglichst wenigen Arbeitsgängen erfolgen.

Bei der Rekultivierung von Straßen ist auf eine vollständige Entfernung des Aufbruchmaterials incl. Bankette zu achten, insbesondere wenn die Flächen wieder landwirtschaftlich genutzt werden sollen.

Das Befahren der vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen im wassergesättigten Zustand ist zu vermeiden. Vor einer landwirtschaftlichen Wiedernutzung sind diese Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme durch Lockerungsmaßnahmen ordnungsgemäß herzurichten, zu stabilisieren und in einen Zustand zu versetzen, der den ursprünglichen Verhältnissen weitgehend entspricht. Die Durchführung der Rekultivierung ist auf Antrag in einem schriftlichen Übergabeprotokoll zwischen Vorhabenträger und den Betroffenen festzuhalten.

Anfallende Abfälle sind ordnungsgemäß über zugelassene Anlagen zu entsorgen. Nicht kontaminiertes Bodenmaterial sollte nach Möglichkeit direkt vor Ort für Bauzwecke eingesetzt werden. Wenn bei den Erdarbeiten verunreinigtes Bodenmaterial gefunden wird, ist dies zu separieren und ordnungsgemäß zu entsorgen. Das Landratsamt Rottal-Inn, Fachbereich Wasserrecht und das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf sind über den Fund zu informieren. Auf die Möglichkeit, eine qualifizierte bodenkundliche Baubegleitung einzusetzen wird hingewiesen, soweit beim Vorhabenträger die hierfür erforderliche Fachkunde nicht vorliegt.

Bodengefährdende Betriebsmittel sind so zu lagern und einzusetzen, dass eine Gefahr der Kontamination für angrenzende landwirtschaftliche Flächen ausgeschlossen werden kann.

3.7 Sonstige Nebenbestimmungen

3.7.1 Denkmalschutz

Baudenkmäler sind durch das Straßenbauvorhaben nicht berührt.

Sofern Bodendenkmäler im Maßnahmenbereich festgestellt werden (z. B. Vermutungsfläche V-2-7542-0002 in der Nähe des Bodendenkmals D-2-7542-0007), gilt Folgendes:

Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf von etwa drei Monaten für Ausgrabungen in seinen Bauablauf ein.

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Siche-

rungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche – erforderliche – Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.7.2 Bahnlinie

Das Vorhaben grenzt unmittelbar an die Bahnlinie 5832 Passau-Neumarkt St. Veit an. Dies macht eine frühzeitige und fortwährende Abstimmung zum Bauablauf sowie die Beachtung von Baurichtlinien der Eisenbahnen nötig.

3.7.2.1 Allgemeines

Die von der Südostbayernbahn DB RegioNetz Infrastruktur GmbH geforderten Unterlagen und Informationen (siehe nachfolgend) sind auch der Deutschen Bahn AG DB Immobilien zur Prüfung vorzulegen.

Bei Baumaßnahmen im Bereich von Bahnanlagen ist deren Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit jederzeit zu gewährleisten. Um eine Gefährdung des Bahnbetriebes, der Bahnanlagen sowie Kommunikationsanlagen auszuschließen, sind bei der Baudurchführung die maßgeblichen Vorschriften, technischen Bedingungen, einschlägigen Regelwerke/Richtlinien und Sicherheitsbestimmungen zu beachten. Beim Rückbau des Brückenbauwerkes der B 388 über die Bahnstrecke 5832 Neumarkt St. Veit – Passau und beim Neubau sind die eisenbahnspezifischen Regelwerke/Richtlinien und Sicherheitsbestimmungen zu beachten.

Vorhabenträger und Südostbayernbahn haben zur Ausführungsplanung und Bauausführung vor Baubeginn eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen. Diese ist der Regierung von Niederbayern vorzulegen. Die Zustimmung der DB zur Vereinbarung ist vorzulegen.

Im Zuge der Baudurchführung ist ein Bauüberwacher Bahn erforderlich, der vom Vorhabenträger zu bestellen ist.

Für Maßnahmen auf Grundstücken der Deutschen Bahn AG ist nach vorheriger Zustimmung der Südostbayernbahn / Deutsche Bahn AG DB Immobilien eine Vereinbarung bzw. Gestattung mit Regelungen der Unterhaltslast abzuschließen. Kreuzungs- bzw. Gestattungsanträge sind bei der Deutschen Bahn AG DB Immobilien zu stellen. Ein Grunderwerb von Flächen der Deutschen Bahn AG wird seitens des Vorhabenträgers grundsätzlich nicht angestrebt.

Bei den Grundstücken Flnrn. 164/1, Gemarkung Gern, und 792/1, 793/29, 793/28, 793/10, 793/26, 811/2, 826/5 sowie 793/33, jeweils Gemarkung Peterskirchen, handelt es sich um bahneigenen Grundbesitz. Diese Flächen sind regelmäßig gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsrecht des Eisenbahn-Bundesamtes unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen dem Genehmigungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes. Notwendige oder gewünschte Freistellungen von Bahnbetriebszwecken sind durch den Vorhabenträger beim Eisenbahn-Bundesamt zu veranlassen.

Kabel und Leitungen Dritter in Grundstücken der Deutschen Bahn AG hat der Vorhabenträger eigenverantwortlich zu erkunden und gegebenenfalls deren Verlegung zu veranlassen (siehe auch A 3.7.2.4).

Für alle zu errichtenden Bauteile oder Bauzustände, die der Einwirkung von Verkehrslasten aus dem Eisenbahnbetrieb ausgesetzt sind, ist vor Beginn der Bauarbeiten eine bauaufsichtliche Prüfung und Genehmigung notwendig. Der Südostbayernbahn sind insoweit die von einem vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Prüfingenieur geprüften Ausführungsunterlagen je dreifach vorzulegen. Der Bauvorlageberechtigte, der die Planung freigibt, ist durch den Vorhabenträger zu bestellen.

Einragungen in den Regellichtraum der Eisenbahn durch Bauwerke oder temporäre Bauzustände sind durch Übersendung der Ausführungspläne an die DB und die Südostbayernbahn auszuschließen.

Das Lichtraumprofil darf nicht durch etwaige Bepflanzungen beeinträchtigt werden. Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere bei Gleisen und Oberleitungsanlagen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Das DB-Handbuch 882 ist zu beachten. Grundsätzlich gilt, dass Abstand und Art von Bepflanzungen so gewählt werden müssen, dass diese nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. durch Rückschnitt, ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Wenn durch Anpflanzungen infolge des Bauvorhabens Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, muss die Bepflanzung angepasst oder beseitigt werden.

Beim Einsatz von Baumaschinen in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke ist darauf zu achten, dass die Abstandsflächen zur Bahnlinie eingehalten werden und falls Kräne eingesetzt werden, die Betriebsanlagen der DB Netz AG überschwenken können, ist der Aufstellort des Krans sowie das weitere Vorgehen mit der DB Netz AG abzustimmen. Eine Kranvereinbarung, die mindestens acht Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist, ist abzuschließen, sofern dies nicht schon in der Baudurchführungsvereinbarung geregelt ist.

Im Bereich der Annäherung von Verkehrswegen an die Bahnlinie (z. B. Parallelführung) sind Mindestabstände erforderlich und Schutzeinrichtungen herzustellen, die den Schienenverkehr wirksam gegen das Abkommen z. B. von Straßenfahrzeugen schützt. Außerdem sind ggf. Blendschutzeinrichtungen vorzusehen, um einer möglichen Blendefahr durch Scheinwerferlicht vorbeifahrender Fahrzeuge entgegenzuwirken (siehe auch A 3.7.2.6).

Gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen – durch das Bauvorhaben bedingt – in den Gefahrenbereich und den Sicherheitsraum der Bahnanlagen ist durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen.

Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass keine Baustoffe / Abfälle in den Gleisbereich gelangen.

Die vorhandenen Bahnentwässerungsanlagen dürfen infolge des Bauvorhabens nicht in ihrer Funktion beeinträchtigt werden (z. B. Eisenbahnbrücke über einen Bach bei Bahn-km 74,601 und Bahndurchlässe bei Bahn-km 74,890 sowie bei Bahn-km 73,947). Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Eine Versickerung in Gleisnähe ist auszuschließen.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs darf durch ggf. vorgesehene Beleuchtungen nicht beeinträchtigt werden (z. B. Blendung, Verwechslung von Signalbegriffen der Eisenbahn).

3.7.2.2 Brücke über die Bahnstrecke 5832 Neumarkt St. Veit – Passau (BWV Nr. 27 / Bahn-km 74,081 und BWV Nr. 28)

Der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung – neben der Baudurchführungsvereinbarung – mit der Deutschen Bahn AG ist erforderlich.

Bei der Brücke über die Bahnlinie 5832 Neumarkt St. Veit – Passau sind für die Pfeiler/Widerlager/Unterstützungen, die durch den Anprall entgleister Eisenbahnfahrzeuge gefährdet werden könnten, die entsprechenden Einwirkungen, Schutzmaßnahmen und konstruktiven Gestaltungen, insbesondere bei den bautechnischen Nachweisen, zu beachten.

Die Mindestabstände Pfeiler – Gleis müssen gewährleistet werden (Abstand Gleisachse zur Pfeilervorderkante nach DB-Ril 800).

Die lichte Höhe an der kritischsten Stelle der neuen Straßenüberführung sowie das Lichtraumprofil sind in den Plänen darzustellen.

Die der DB und der Südostbayernbahn zu übersendenden Pläne müssen den neuen Kreuzungskilometer und den Kreuzungswinkel beinhalten.

Der Bauwerksentwurf und die Bautechnologie sind vor Ausschreibung der Bauleistung mit der Südostbayernbahn abzustimmen (Baudurchführungsvereinbarung).

Die Bauausführung hat prinzipiell unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs zu erfolgen. Nur im Ausnahmefall ist es möglich, das Gleis über ein Wochenende für Bauarbeiten zu sperren (Sperrungen sind langfristig abzustimmen, Betrantrag). Eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes durch Bauarbeiten ist durch geeignete Maßnahmen auszuschließen.

Der Abbruch der alten Straßenüberführung und der Hilfskonstruktion ist mit der Südostbayernbahn abzustimmen. Die Fundamente der alten Pfeiler und Hilfskonstruktionen sind auf Grundstücken der Deutschen Bahn AG bis auf ein Meter unter Geländeoberkante abzubrechen.

3.7.2.3 Bahnübergänge

Bahnübergang Hebertsfelden 2, Bahn-km 73,778

Im Bereich des Bahnüberganges ist die Straßenführung anhand von Schlepplängen (insbesondere Linksabbieger) zu überprüfen und das Ergebnis der Südostbayernbahn mitzuteilen. Der Straßenkreuzungspunkt muss mindestens 30 m vom Gleis entfernt sein (Ril 815).

3.7.2.4 Kabel und Leitungen

- Baumaßnahmen in der Nähe von Bahnbetriebsanlagen erfordern umfangreiche Vorarbeiten und Sicherungsvorkehrungen. Im unmittelbaren Bereich von Liegenschaften der Deutschen Bahn AG muss jederzeit mit dem Vorhanden-

sein betriebsnotwendiger Kabel und Leitungen gerechnet werden. Streckenfernmelde- und ein Lwl-Kabel der DB Netz AG sind betroffen.

Eine Betreiber Auskunft zu Kabeltrassen und TK-Anlagen der DB AG incl. Kabellagepläne ist einzuholen und die darin genannten Auflagen sind zu beachten. Die Planauskunft von Leitungen der Vodafone GmbH erfolgt über die E-Mail-Adresse Planverwaltung-Sued@vodafone.com.

- Der Vorhabenträger muss die erforderlichen Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz von Kabeln, die mehrere Monate dauern können, in seinen Bauablauf miteinbeziehen.
- Im Zuge der Grundlagenermittlung/Vorplanung/Ausführungsplanung muss eine örtliche Einweisung durch die DB Kommunikationstechnik GmbH durchgeführt werden. Ein Termin ist schriftlich (mindestens sieben Arbeitstage vorher) anzumelden (DB.KT.Dokumentationsservice-Meunchen@deutschebahn.com). Die Einweisung ist zu protokollieren. Die Kabeleinweisung von Leitungen der Vodafone GmbH erfolgt durch Mitarbeiter der Vodafone GmbH (siehe auch Auflagen A 3.1 und A 3.2).
- Die Kabelanlage / der Kabeltrog der DB Netz AG darf nicht überbaut, überschüttet, freigegeben oder beschädigt werden. Kabelmerkmale dürfen nicht entfernt werden. Der Schutzabstand zur Kabeltrasse / zum Kabeltrog muss feldseitig mindestens zwei Meter betragen. Die Kabelschächte müssen zum Zwecke der Instandhaltung bzw. Entstörung jederzeit zugänglich bleiben.
- Von durch die Straßenbaumaßnahme berührte Telekommunikationsanlagen und Freileitungsmasten der Deutschen Bahn AG sind vom Vorhabenträger auf dessen Kosten anzupassen. Aufträge für Maßnahmen an F-Kabeln, Telekommunikationskabeln und Telekommunikationsanlagen der DB Netz AG, können grundsätzlich bei der DB Kommunikationstechnik GmbH beauftragt werden. Für die Zustimmung zum Schutz von fernmeldetechnischen Kabeln / Anlagen ist der TK-Anlagenverantwortliche zu kontaktieren.
- Das Kabelmerkblatt und das Merkblatt der Berufsgenossenschaft „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel“ und eine Verpflichtungserklärung werden bei einer örtlichen Einweisung übergeben. Die Empfangsbestätigung und die Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig vor Baubeginn – von der bauausführenden Firma unterzeichnet – der DB Kommunikationstechnik GmbH zu übergeben. Kabellagepläne sind einzuholen und die darin genannten Auflagen sind zu beachten.
- Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist die DB Kommunikationstechnik GmbH umgehend zu informieren.
- Die überlassenen Unterlagen zu den TK-Anlagen der DB sind vertraulich. Sie dürfen nicht an Dritte weitergeleitet und nicht vervielfältigt werden. Ausführende Firmen sind im Hinblick auf die Verpflichtung, die Unterlagen vertraulich zu behandeln, weiter zu verpflichten.

3.7.2.5 Lärmschutzwand im Bereich der Bahnlinie 5832 Neumarkt St. Veit - Passau

Die Ausführungsplanung der Lärmschutzwand ist für den Einflussbereich von Eisenbahnverkehrslasten auszulegen und nach Prüfung durch einen vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Prüfenieur/Statiker der Südostbayernbahn vorzulegen. Die Mindestabstände für Lärmschutzwände sind einzuhalten.

Der ungehinderte Abfluss des Oberflächenwassers im Bereich des Gleises darf nicht beeinträchtigt werden. Bestehende bahneigene Entwässerungseinrichtungen (z. B. Gräben, Rinnen, Durchlässe usw.) dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Für den Bereich zwischen Bahn km 74,6 und Bahn km 75,1 sind Querschnitte –inklusive Bahntrasse- vorzulegen.

Bei der Errichtung der Lärmschutzwand (BWV Nr. 10) und beim Vegetationsrückschnitt zwischen Bahn km 74,950 bis Bahn km 75,400 ist zu beachten, dass nicht in den Bahndamm eingegriffen werden darf.

Es ist ein Rettungswegekonzept anhand des Schreibens des Eisenbahn-Bundesamtes vom 07.12.2012 „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ zu erarbeiten und der Südostbayernbahn vorzulegen. Dabei ist auch die Forderung, dass eine ausreichend breite und zugängliche Türe in der Mitte der Lärmschutzwand eingebaut werden muss, zu berücksichtigen.

3.7.2.6 Abstimmungen mit der Südostbayernbahn / DB Immobilien, Region Süd sind auch erforderlich hinsichtlich

- der Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 39) im Bereich von Bahn km 73,778 bis Bahn 74,050 (Abstand, Stützbauwerke, Schutzeinrichtungen, Blendschutzeinrichtungen, Entwässerung). Querschnittsuntersuchungen sind vorzulegen.
- des Weges (BWV Nr. 25) unter der Brücke über die Bahn (BWV Nr. 28).

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten, bis zur Vorlage der Vereinbarungen zur Bauausführung und -planung sowie der Kreuzungsvereinbarung.

3.7.3 Fischereiliche Belange

3.7.3.1 Die Ausführungspläne zur Gestaltung der Gewässer im Bereich von Kreuzungsbauwerken sind mit der Fachberatung für Fischerei beim Bezirk Niederbayern abzustimmen. Dies betrifft insbesondere die biologische Durchgängigkeit der Gewässer, die Gestaltung, zeitliche Abwicklung und Maßnahmen an der Gewässersohle sowie die Anlage eines Niedrigwassergerinnes.

3.7.3.2 Im Zuge der konkreten Bauarbeiten sind zu Beginn und nach weitgehender Ausführung zwei Ortstermine mit der Fachberatung für Fischerei beim Bezirk Niederbayern zu vereinbaren, um die Bauausführung im Bereich der Gewässer abzustimmen.

3.7.3.3 Vor Trockenlegung von Gewässerabschnitten und bei Gefahr von Fischsterben sind die vorhandenen aquatischen Lebewesen in Absprache mit den Fischereiberechtigten zu entnehmen und in geeignete Gewässerabschnitte umzusetzen.

3.7.3.4 Falls ufersichernde Maßnahmen erforderlich sind, sind diese in ingenieurbio- logischer Bauweise auszuführen. Ein gleichmäßiges Auslegen mit Wasserbausteinen oder eine Pflasterung des Gewässerbettes ist nicht zulässig.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers der Bundesstraße 388 aus dem Bereich des Bauvorhabens „Ausbau zwischen Eggenfelden und Auhof“ und Geländewassers in die nachfolgend aufgeführten Gewässer erteilt:

- bei Bau-km 0+164, Flnr. 801, Gemarkung Peterskirchen, über einen bestehenden Mischwasserkanal in die Rott (E 1)
- bei Bau-km 0+270, Flnr. 800, Gemarkung Peterskirchen, über einen bestehenden Entwässerungskanal in einen Nebenarm der Rott (E 2, siehe auch A 6.1.18)
- bei Bau-km 0+420, Flnr. 799, Gemarkung Peterskirchen, über einen bestehenden Entwässerungsgraben in einen Nebenarm der Rott (E 3)
- bei Bau-km 0+775 bzw. 0+770, Flnrn. 793/10 bzw. 811/6, Gemarkung Peterskirchen, (zum Teil über Rückhaltegräben) in den Zellhuber Bach (E 4 (E 4.1 bis E 4.4))
- bei Bau-km 1+450, Flnr. 863/2, Gemarkung Peterskirchen, über das Regenrückhaltebecken 1 und einen Grabenzulauf zum Dürrwimmer Graben (E 5)
- bei Bau-km 1+770, Flnr. 836, Gemarkung Linden, über einen Rückhaltegraben in den Fäustlinger Graben (E 6)

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den gegebenenfalls vom amtlichen Sachverständigen durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.2 Einleitungsmengen

Folgende Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden:

Einleitungsstelle	Baukilometer / Rückhaltevolumen	Einleitungsmenge l/s
E 1	0+164	37
E 2	0+270	143
E 3	0+420	6

Einleitungsstelle	Baukilometer / Rückhaltevolumen	Einleitungsmenge l/s
E 4.1	0+775	10
E 4.2	0+770 / 111 m ³	Q _{Dr} = 7,5
E 4.3	0+770 / 47 m ³	Q _{Dr} = 5,0
E 4.4	0+775 / 62 m ³	Q _{Dr} = 5,0
E 5	1+450 / 72 m ³	Q _{Dr} = 7,5
E 6	1+770 / 13 m ³	Q _{Dr} = 5,0

4.3.3 Betrieb und Unterhaltung / Ausführungsplanung / Bauausführung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig, zusätzlich auch nach größeren Regenereignissen, durch ausgebildetes Personal auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Auslaufbauwerke sind 1 m oberhalb und bis 15 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt zu sichern und zu unterhalten. Die Unterhaltung des Gewässers richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen alle Mehrkosten zu tragen, die beim Ausbau oder bei der Unterhaltung des benutzten Gewässers aus der Abwasseranlage mittelbar oder unmittelbar entstehen.

Das Niederschlagswasser darf keine für die Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen aufweisen. Das Niederschlagswasser ist vor der Einleitung in Gewässer bzw. das Grundwasser ausreichend vorzureinigen und von jeder vermeidbaren Verschmutzung frei zu halten. Die Salzstreuung im Winter ist auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

Die Einleitungsstellen sind zusammen mit dem Ufer- und Sohlbereich zu sichern und möglichst naturnah auszubilden. Die neu errichteten Entlastungsleitungen sind in Fließrichtung geneigt (45°) und ohne Absturz in das Gewässer herzustellen. Der Uferbereich und die Gewässersohle darf nicht gepflastert werden.

Die bestehenden Sickerschächte bei Bau-km 0+285 und bei Bau-km 0+485 sind im Zuge der Baumaßnahme fachgerecht rückzubauen. Bei der Verfüllung hat sich die bauausführende Firma an den Schichtenfolgen des natürlich anstehenden Bodens zu orientieren.

Die Detailpläne der Ausführungsplanung für die Niederschlagswasserentsorgung (z. B. die zu errichtenden Regenrückhaltebecken, Drosseleinrichtungen und Vorreinigungsanlagen) sind vor Baubeginn einschließlich der erforderlichen Nachweise dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf vorzulegen und abzustimmen.

Hinsichtlich Bauabnahme ist Art. 61 BayWG zu beachten.

Dem Wasserwirtschaftsamt sind die maßgeblich planfestgestellten Pläne (die Entwässerung betreffend) zu übermitteln. Außerdem sind dem Wasserwirt-

schaftsamt Deggendorf und der Wasserrechtsbehörde im Landratsamt Rottal-Inn nach Beendigung der Bauarbeiten Bestandspläne (Entwässerung) zu übermitteln.

4.3.4 Anzeigepflichten

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

Dem Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde im Landratsamt Rottal-Inn ist hinsichtlich Entwässerung die Einsicht in Dienst- und Betriebsanweisungen zu ermöglichen.

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

5. Straßenrechtliche Verfügungen

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

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe einzuziehen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen / Zusagen / Vereinbarungen

6.1.1 Soweit private **Wasserversorgungsanlagen** (zum Beispiel Trink- oder Brauchwasserbrunnen oder Quellen) betroffen sein können, ist dafür Sorge zu tragen, dass diese durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden. Falls dies nicht gelingt, ist für den rechtlich geschützten Bestand Ersatz zu leisten, hilfsweise Geldentschädigung.

Vor Baubeginn ist bezüglich Qualität und Quantität des Wassers eine Beweissicherung durchzuführen.

6.1.2 Der Vorhabenträger hat zugesagt, Quell- und Drainagewasser – soweit technisch und mit verhältnismäßigem Aufwand umsetzbar – nicht in Regenrückhaltebecken zu leiten.

- 6.1.3 Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass bei Durchlässen – soweit möglich – nahe an der Mittelwasserlinie mindestens vier Eschen oder Erlen gepflanzt und die Ufer mit Rohrglanzgras zu bepflanzen. Auch im Bereich der Einleitungsstellen wird er soweit möglich mindestens zwei Eschen oder Erlen nahe an der Mittelwasserlinie pflanzen und den Bereich der Ein-/Auslaufbauwerke naturnah gestalten und sichern.
- 6.1.4 Für die Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 5) und den weiterführenden Straßenabschnitt bis Spanberg südlich der B 388 hat der Vorhabenträger im Zuge der Ausgangsplanung und der Planänderung vom 01.03.2018 Verbesserungen, wie z. B. Herstellung einer Ausweichstelle und Verbreiterung der Straße in Teilen zwischen Haus und Spanberg, zugesagt, wenn die erforderlichen Grundstücksflächen dafür bereitgestellt werden. Gegebenenfalls notwendige Genehmigungen sind vom Vorhabenträger ergänzend zu diesem Planfeststellungsbeschluss einzuholen.
- 6.1.5 Der Vorhabenträger hat für den **Landesfischereiverband Bayern e. V.** zugesagt, soweit sich im Zuge der Bauausführung die Notwendigkeit zusätzlicher Ausgleichflächen ergeben sollte, Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensraumbedingungen an Gewässern – nach Prüfung und Abstimmung mit den zuständigen Behörden – in das Ausgleichskonzept zu integrieren.
- 6.1.6 Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme vom 19.02.2020 zugesagt, bei der Pflanzung von Bäumen einen **Grenzabstand** von vier Metern und bei der Pflanzung von Sträuchern einen Mindestabstand von zwei Metern zu angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücken einzuhalten (siehe auch A 3.6). Auf die Verwendung von Weißdorn bei den Pflanzmaßnahmen wird er verzichten.
- 6.1.7 Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme vom 19.02.2020 zugesagt, die Schwergewichtsmauern der alten Straßenüberführung in Abstimmung mit der **Südostbayernbahn** abzurechen.
- 6.1.8 Der Vorhabenträger beabsichtigt, den Verkehr auf der B 388 während der gesamten Bauzeit zweiseitig aufrecht zu erhalten. Soweit es im Einzelfall erforderlich sein sollte, die B 388 für eine Fahrtrichtung kurzzeitig zu sperren, ist geplant, dass diese Sperrungen zu verkehrsarmen Zeiten erfolgen.
- 6.1.9 Der Vorhabenträger hat zugesagt, soweit die **Erschließung von Grundstücken** zum Beispiel durch die Anlage von Parallelwegen nicht sichergestellt werden kann, Lösungen in Form von Flächentausch bzw. Flächenzusammenlegungen anzubieten. Gegebenenfalls müssen Grundstücke ohne Erschließung abgelöst werden.
- 6.1.10 Der Vorhabenträger hat den Einwendern 207, 212, 213, 214 und 215 zugesagt, für die betroffenen Gebäude (Gefährdungsbeurteilung erfolgt durch einen Gutachter) eine Beweissicherung im üblichen Rahmen durchzuführen.
- 6.1.11 Der Vorhabenträger hat zugesagt, die **Übergänge bei Lärmschutzwänden** mit möglichst flachem Neigungswinkel (treppenartig) auszubilden.
- 6.1.12 Für **Einwender Nr. 207** ist hinsichtlich Schlafzimmerfenster, die in Richtung Norden zur B 388 liegen (Nr. 28, Unterlage 11), passiver Lärmschutz vorgesehen. Der Vorhabenträger wird sich vor Baubeginn mit dem Eigentümer in Verbindung setzen und überprüfen, ob passive Lärmschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV erforderlich sind. Falls Maßnahmen notwendig sind, wird er für deren Durchführung die VLärmSchR 97 zugrunde zu legen.

- 6.1.13 Für **Einwender Nr. 208** hat der Vorhabenträger zugesagt, falls die Verrohrung (BWV Nr. 24) nicht mehr funktionstüchtig sein sollte, diese zu sanieren bzw. zu erneuern.
- Wegen der Nutzung des Weges (BWV Nr. 25) wird auf die Zusage bei Einwender Nr. 216 (A 6.1.15) verwiesen.
- 6.1.14 Für **Einwender Nr. 213** hat der Vorhabenträger zugesagt, falls der Lkw-Stellplatz durch das Bauvorhaben betroffen sein sollte, die Stellplatzfläche in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer anzupassen, soweit dem keine wasserrechtlichen oder naturschutzfachlichen Belange, Rechte Dritter oder sonstigen Belange entgegenstehen.
- 6.1.15 Der Vorhabenträger hat für **Einwender Nr. 216** zugesagt, die Zufahrt zum Grundstück Flnr. 826/13, Gemarkung Peterskirchen, über den Betriebsweg (BWV Nr. 25, verlängert über das Grundstück Flnr. 826/8, Gemarkung Peterskirchen) zu ermöglichen, indem ein Geh- und Fahrrecht eingeräumt wird.
- 6.1.16 Der Vorhabenträger hat für **Einwender Nr. 7008** in seiner Stellungnahme zugesagt, die Lage der Zufahrt zum Betriebsgelände (Grundstück Flnr. 865/9, Gemarkung Peterskirchen) bei der Ausführungsplanung abzustimmen.
- 6.1.17 Der Vorhabenträger hat für **Einwender Nr. 7018** in seiner Stellungnahme zugesagt, anfallende Kosten für die Anpassung der Zufahrt und für ggf. erforderliche Entwässerungseinrichtungen zwischen Gemeindestraße und Zufahrt zu übernehmen (Garage, Grundstücke Flnrn. 865/2 und 865/8, jeweils Gemarkung Peterskirchen), soweit diese durch die hier planfestgestellte Maßnahme bedingt sind. Das Geländewasser, das bei der Herstellung des Grabens nördlich der Gemeindestraße an der Grundstücksgrenze Flnrn. 865/7 und 865/8, jeweils Gemarkung Peterskirchen, an einem voraussichtlich entstehenden Tiefpunkt anfällt, wird er ordnungsgemäß fassen und schadlos ableiten.
- 6.1.18 Der Vorhabenträger hat für den **Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei** bezüglich Einleitungsstelle E 2 zugesagt, an der GVS Prühmühle bei der Ableitung in Richtung Altwasserarm einen Absetzschacht vorzuschalten, um einer Verlandung des Altwasserarms durch die Einleitungsstelle E 2 entgegenzutreten. Dieser kann über die GVS Prühmühle angefahren und in regelmäßigen Intervallen gewartet und entleert werden.
- 6.1.19 Zur Erschließung des Bereiches südlich der B 388 zwischen Eggenfelden und Haus bei größeren Hochwasserereignissen (ab ca. HQ 20) hat der Vorhabenträger zugesagt, eine Behelfszufahrt (mit Schranke) zur Bundesstraße 388 bei ca. Bau-km 0+880 (Rechtseinbiegen in die Bundesstraße, Rechtsabbiegen von der Bundesstraße) herzustellen. Die Rahmenbedingungen für eine Freigabe der Schranke wird der Vorhabenträger mit der Stadt Eggenfelden und den örtlichen Rettungskräften abstimmen.

6.2 Zurückweisungen

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

7. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO keine aufschiebende Wirkung.

8. **Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesstraße B 388 dient dem weiträumigen Verkehr zwischen dem Ballungsraum München, dem Vilstal, dem Rottal und dem ostbayerischen Raum, bzw. stellt die Verbindungsachse der Mittelzentren Ruhstorf a. d. Rott, Pfarrkirchen, Eggenfelden, Vilsbiburg und Erding mit dem Oberzentrum München dar. Sie ist auch der Hauptzubringer zum niederbayerischen Bäderdreieck (Bad Birnbach, Bad Griesbach und Bad Füssing). Große Teile der Landkreise Landshut, Rottal-Inn und Passau sind über die B 388 an den Flughafen München angebunden. Der Straßenzug wird kontinuierlich dem Verkehrsbedarf angepasst.

Das Bauvorhaben beginnt beim Kreisverkehr östlich von Eggenfelden, der einen sogenannten Bypass erhält. Von hier soll ein Zusatzfahrstreifen dem Verkehr in Richtung Osten / Spanberg bis etwa Bau-km 1+050 dienen. Die Verbreiterung der Straße ist bis Bau-km 0+870 südlich der Bundesstraße vorgesehen und auch im Bereich von Bau-km 1+660 bis zum Bauende bei Bau-km 1+900 muss aufgrund der vorhandenen Bebauung auf der Südseite der Bundesstraße angebaut werden. Aufgrund des Neubaus der Brücke über die Bahnlinie wird die Bundesstraße im Bereich zwischen Bau-km 0+870 bis 1+660 nach Süden verschwenkt. Die höhengleiche Kreuzung mit einer Gemeindeverbindungsstraße bei Spanberg wird wegen der hohen Verkehrsbelastung teilplanfrei umgebaut. Auf der Baustrecke sind aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Planunterlagen sehen im Bereich des Zusatzfahrstreifens einen frostsicheren Oberbau mit einem bituminös befestigten dreistreifigen Querschnitt mit 11,5 m Breite vor. Für das Bauvorhaben sind neben Brückenbauwerken über den Zellhuber Bach und die Flutmulde bei Spanberg ein Dreifeld-Spannbetonbauwerk über die Bahn erforderlich. Mit Ausnahme der Verknüpfungen bei Spanberg werden Zufahrten und Einmündungen zur Bundesstraße aufgelassen. Das nachgeordnete Wegenetz wird den neuen Verhältnissen entsprechend angepasst.

Die mit dem Ausbau verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch landschaftspflegerische Maßnahmen ausgeglichen. Zusätzlich sind Gestaltungsmaßnahmen und Schutzmaßnahmen vorgesehen. Als Entwässerungsmaßnahmen sind neben Mulden, Leitungen, Durchlässen usw. Rückhaltegräben und ein Regenrückhaltebecken bei Spanberg geplant.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 20.12.2007 beantragte die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Staatliche Bauamt Passau, für den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Edhof / Linden das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 21.01.2008 bis 22.02.2008 bei der Stadt Eggenfelden und vom 21.01.2008 bis 25.02.2008 bei der Gemeinde Hebertsfelden nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Eggenfelden bis spätestens 10.03.2008 und bei der Gemeinde Hebertsfelden bis spätestens 12.03.2008 oder der Regierung von Niederbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Eggenfelden

- Gemeinde Hebertsfelden
- Landratsamt Rottal-Inn
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf
- Bezirk Niederbayern, Hauptverwaltung und Fachberatung für Fischerei
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Niederbayern
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Vermessungsamt Pfarrkirchen
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Deggendorf
- Amt für ländliche Entwicklung Niederbayern
- Eisenbahn-Bundesamt
- DB Services Immobilien GmbH
- Südostbayernbahn DB RegioNetz Infrastruktur GmbH - Mühldorf
- Regionaler Planungsverband Landshut
- E.ON Bayern AG
- Deutsche Telekom
- Kabel Deutschland GmbH
- Erdgas Südbayern GmbH
- Bayerischer Bauernverband
- Regionalbus Ostbayern GmbH
- Fischereiberechtigte
- Busunternehmen
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Landesverband der deutschen Gebirgs- und Wandervereine e.V.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabenträger anschließend, zunächst abschließend mit Schreiben vom 24.02.2014.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am Montag, den 08.04.2014 und Dienstag, den 09.04.2014 im Kloster-Bürgerhaus, Klosterstraße 7 in 84332 Hebertsfelden erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche

Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund von Einwendungen und ergänzender Untersuchungen hat der Vorhabenträger **Planänderungen mit Stand vom 01.03.2018** in das Verfahren eingebracht.

Die Planung vom 20.12.2007 wurde mit diesen Planänderungen bei der Stadt Eggenfelden und bei der Gemeinde Hebertsfelden, jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung, ergänzend öffentlich ausgelegt und zwar in der Zeit vom 14.11.2018 bis 14.12.2018. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderungen bei der Stadt Eggenfelden, bei der Gemeinde Hebertsfelden oder bei der Regierung von Niederbayern bis spätestens 28.12.2018 schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können. Die Regierung gab den betroffenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Planänderungen. Die anerkannten Verbände und Einwender, die Stellungnahmen bzw. Einwendungen zur Planfassung vom 20.12.2007 erhoben haben, wurden über die ergänzende Anhörung zu den Planänderungen vom 01.03.2018 informiert bzw. beteiligt.

Die Planänderungen vom 01.03.2018 haben im Wesentlichen folgenden Inhalt:

- ❖ Die schalltechnische Berechnung wurde neu erstellt und die sich daraus ergebenden notwendigen Lärmschutzmaßnahmen entsprechend angepasst. Grundlage der Berechnung ist ein Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 12.10.2017. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke für das Jahr 2030 wird mit 17.800 Fahrzeugen prognostiziert.
- ❖ Die Gemeindeverbindungsstraße vom Bauanfang in Richtung Spanberg südlich der B 388 ist in einer Breite von 4,75 m (bisher 3,5 m bzw. 4,5 m) bituminös befestigt geplant (Bauwerksverzeichnis Nr. 5). Von Bau-km 0+370 bis ca. Bau-km 0+680 der B 388 ist die Straße neu am Böschungsfuß der Bundesstraße trassiert.
- ❖ Die Kreisstraße PAN 20 erhält eine bituminös befestigte Breite von 6,5 m (bisher 5,5 m). Die Länge der Anpassung der Kreisstraße wird von ca. 730 m auf 550 m gekürzt.
- ❖ Bauumfahrungen für die Bauausführung sind eingeplant (BWV Nrn. 32a, Bahnbrücke / 52a, Fäustlinger Graben / 87a, Kreuzung B 388/PAN20).
- ❖ Das Entwässerungskonzept wurde von Versickern auf Ableitung zu Vorflutern umgestellt. (Niederschlagswasser, das auf Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft und nicht breitflächig über die Straßenböschungen bzw. Sickermulden versickert, wird zu Vorflutern abgeleitet.) Zwei zusätzliche Regenrückhaltebecken (bei Bau-km 1+400, Spanberg und bei Bau-km 2+380, Auhof) und ein Absetzbecken (bei Bau-km 2+600, Auhof) sind vorgesehen. Der bisher geplante Durchlass DN 1600 bei Bau-km 1+770 (BWV Nr. 50) wird auf die Nennweite DN 1100 verkleinert. Parallel zum Brückerriesgraben wird auf Höhe von Bau-km 2+860 eine Entwässerungsleitung DN 600 bis zur Industriestraße hergestellt.
- ❖ Die Brücke über die Bahnlinie Mühldorf-Passau (BW 1.1) wird mit einer größeren Spannweite (Dreifeldbauwerk, 102 m) hergestellt.
- ❖ Die Führung des Geh- und Radweges (BWV Nr. 61) bei Auhof wurde geändert. Der künftige Verlauf ist östlich entlang des Hausleitner Baches unter der B 388 und der künftigen Gemeindeverbindungsstraße Auhof-Edhof vorgesehen. Er wird in einem Bogen an die Gemeindeverbindungsstraße angeschlossen. Dazu werden die Brückenbauwerke (BWV Nrn. 67 und 71) entsprechend vergrößert und als Stahlbetonbauwerke (Wellblechdurchlässe laut Planung vom 20.12.2007) ausgeführt. Die bestehende Geh- und Radwegunterführung

wird rückgebaut. Die GVS Auhof-Edhof kann dann etwas abgerückt von der bestehenden Wohnbebauung geführt werden.

- ❖ Der ursprünglich (Planung vom 20.12.2007) entlang der Verbindungsspanne Spanberg (GVS) geplante Geh- und Radweg entfällt.
- ❖ Das geplante Wellstahlrohrbauwerk für den Zellhuber Bach wird durch einen Stahlbetonrahmendurchlass (BWV Nr. 16) ersetzt und der öffentliche Feld- und Waldweg in Verlängerung des Auwiesenweges wird nicht mit einem Stahlbetonrohr über den Hausleitner Bach geführt, sondern mittels eines Stahlbetonbauwerkes (BWV Nr. 68a).
- ❖ Die Ausweisung der Bundesstraße 388 zur Kraftfahrstraße wird nicht weiterverfolgt.
- ❖ Nördlich der B 388 bei Auhof ist eine Auffüllung (BWV Nr. 57a) für anfallende Überschussmassen geplant. In diesem Bereich ist auch die Herstellung von PKW Stellplätzen (BWV Nr. 60a) vorgesehen.
- ❖ Die nordwestlich der Kreuzung B 388 / PAN 20 vorgesehene Treppenanlage (BWV Nr. 101) wird nach Nordosten verschoben.
- ❖ Die Stützmauer (BWV Nr. 76) nordwestlich der Kreuzung B 388 / PAN 20 wird auf 3,25 m erhöht. Die Gemeindeverbindungsstraße Auhof-Edhof (BWV Nr. 78) wird in diesem Bereich etwas nach Süden verschoben.
- ❖ Bei Edhof wird südlich der B 388 von Bau-km 2+770 bis 2+890 zum Ausgleich des Höhenunterschiedes zum anstehenden Gelände eine etwa 120 m lange und 2,75 m hohe Stützmauer gebaut (BWV Nr. 81a).
- ❖ Wegen der südlich parallel zur Bahnlinie verlaufenden Gemeindeverbindungsstraße in Edhof muss ein Teil eines Garagengebäudes (BWV Nr. 121) beseitigt werden.
- ❖ Am Bauende bei Bau-km 2+985 wird auch südlich der Bundesstraße eine Bushaltebucht gebaut (BWV Nr. 104).
- ❖ Zur Erschließung von angrenzenden Grundstücken wird von Bau-km 1+610 bis Bau-km 1+750 bei Spanberg südlich der Bundesstraße ein öffentlicher Feld- und Waldweg (BWV Nr. 49a) hergestellt.
- ❖ Die Breite des Betriebsweges zur Bahnbrücke (BWV Nr. 25) wird um 0,5 m auf 3 m erhöht.
- ❖ Die Einmündung der GVS bei Spanberg (BWV Nr. 39) in die Rackersbacher Straße wird um etwa 3 m nach Norden verschoben.
- ❖ Der Geh- und Radweg in Hebertsfelden (BWV Nr. 112) wird im Bereich zwischen neuer Bahnhofstraße und Bahnübergang nicht umgesetzt und das Seitenlicht Q IV wird entsprechend angepasst.
- ❖ Die Bushaltebucht in Hebertsfelden (BWV Nr. 105, Bau-km 0+025 li PAN 20) wird unmittelbar nach dem Unterführungsbauwerk verlegt.
- ❖ Die landschaftspflegerische Begleitplanung wurde entsprechend der geänderten Planung und die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung der aktuellen Rechtslage angepasst.

Die Äußerungen des Vorhabenträgers wurden den Behörden, Trägern öffentlicher Belange, Verbänden und Einwendern, die Stellungnahmen abgegeben bzw. Einwendungen erhoben haben, mit Schreiben vom 19.05.2020 übersandt. Hierbei wurde darauf hingewiesen, dass beabsichtigt sei, auf einen Erörterungstermin zu verzichten. Gleichzeitig wurde Gelegenheit gegeben, bis zum 29.06.2020 zum beabsichtigten Verzicht auf einen Erörterungstermin und zur Äußerung des Vorhabenträgers Stellung zu nehmen. In den Stellungnahmen blieben projektbezogene Positionen z.T. ohne Einigungsaussicht, z.T. konnte mit Zusagen des Vorhabenträgers und mit Auflagen darauf reagiert werden. Eine darüberhinausgehende Einigungsmöglichkeit wurde nicht gesehen. Da der erneute Austausch schriftlich bereits bekannter Argumente im Erörterungstermin eine bloße Förmlichkeit wäre und die Entscheidungen letztlich im Planfeststellungsbeschluss zu treffen sind, wurde auf den Erörterungstermin verzichtet.

Tektur vom 01.07.2022:

Mit Schreiben vom 15.09.2022 hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass er beabsichtigt, das Bauvorhaben zwischen Eggenfelden und Edhof in die Abschnitte Eggenfelden-Auhof und Auhof-Edhof aufzuteilen, weil er – unter Berücksichtigung der Einwendungen und Stellungnahmen aus den Anhörungsverfahren sowie der Ergebnisse aus dem Erörterungstermin – für den westlichen Bereich (Eggenfelden-Auhof) eine Entscheidung und Umsetzung des Bauvorhabens grundsätzlich für möglich hält, während für den östlichen Bereich von Auhof bis Edhof und insbesondere den Knotenpunkt B 388/PAN 20 bei Edhof noch Untersuchungen anzustellen sind. Deshalb und wegen weiterer Untersuchungen hat der Vorhabenträger Planänderungen (Tektur vom 01.07.2022) in das Verfahren eingebracht. Sie haben im Wesentlichen folgenden Inhalt:

- ❖ Die Planung wurde bei Auhof (Bau-km 1+900) geteilt. Das Bauende der Teilplanfeststellung an den zweistreifigen Bestand wurde richtlinienkonform ausgebildet.
- ❖ Die Ein- und Ausfädelstreifen beim Knotenpunkt Spanberg wurden nach aktuellen Richtlinien geplant. Damit ergibt sich eine Verkürzung der dreistreifigen Verkehrsführung in Fahrtrichtung Passau von 1.400 m auf 1.050 m.
- ❖ Die bisher beabsichtigte Anhebung der Gradienten der Gemeindeverbindungsstraße Prühmühle – Spanberg (BWV Nr. 5) zur Befahrbarkeit bei einem hundertjährigen Hochwasserereignis entfällt.
- ❖ Die naturschutzfachlichen Maßnahmen sowie das Entwässerungskonzept wurden entsprechend der Teilplanung angepasst.

Diese Planänderungen wurden der Gemeinde Hebertsfelden und den Behörden bzw. Trägern öffentlicher Belange (Landratsamt Rottal-Inn, Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Eisenbahn-Bundesamt, Südostbayernbahn DB RegioNetz Infrastruktur GmbH und Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Süd Kompetenzteam Baurecht) mit Schreiben vom 12.10.2022 mitgeteilt

- ❖ Im Grunderwerbsverzeichnis der Planänderung vom 01.03.2018 waren für verschiedene Grundstücke andere Zahlenangaben als in den Grunderwerbsplänen bzw. falsche Zahlenangaben im Grunderwerbsverzeichnis und -plänen dargestellt. Die Unterlagen wurden deshalb berichtigt und eine vereinfachte Anhörung nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG durchgeführt. Beteiligte waren die grundbetroffenen Mandanten der Rechtsanwaltskanzlei Labbé und Partner sowie die Stadt Eggenfelden. Auf eine Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen zu den Planänderungen konnte nach § 17a FStrG verzichtet werden.

Tektur vom 08.03.2023

- ❖ Mit Schreiben vom 08.03.2023 hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass er an der Gemeindeverbindungsstraße Prühmühle bei der Ableitung in Richtung Altwasserarm einen Absetzschacht vorschalten wird. Zusätzliche Grundbetroffenheiten entstehen dadurch nicht.
- ❖ Zur Erschließung des Bereiches südlich der B 388 zwischen Eggenfelden und Haus bei größeren Hochwasserereignissen (ab ca. HQ 20) wird der Vorhabenträger, eine Behelfszufahrt (mit Schranke) zur Bundesstraße 388 bei ca. Bau-km 0+880 (Rechtseinbiegen in die Bundesstraße, Rechtsabbiegen von der Bundesstraße) herstellen. Die Rahmenbedingungen für eine Freigabe der Schranke wird der Vorhabenträger mit der Stadt Eggenfelden und den örtlichen Rettungskräften abstimmen.

Tektur vom 22.05.2023

Mit E-Mail vom 22.05.2023 hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass er beabsichtigt, die Lärmschutzwand (BWV Nr. 41) von 4,0 m auf 4,5 m zu erhöhen. Die Planänderung wurde mit Roteintragung in den Planunterlagen eingetragen.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

(UVPG in der bis 16.05.2017 geltenden Fassung)

Für das Bauvorhaben zwischen Eggenfelden und Linden mit Umbau des Knotens B 388 / PAN 20 war nach § 3 c Satz 1 und 3 UVPG i. V. m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG eine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Die Vorprüfung hat ergeben, dass voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen eintreten können, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestand (und besteht für das geteilte Verfahren) deshalb nicht. Das Ergebnis der Vorprüfung wurde im Amtsblatt der Regierung von Niederbayern (RABL. Nr. 4/2019) bekannt gegeben.

Die Information der Öffentlichkeit erfolgt auch durch die öffentliche Auslegung im Planfeststellungsverfahren.

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

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

2.2 Abschnittsbildung

Der Ausbau der Bundesstraße 388 zwischen Eggenfelden und Pfarrkirchen ist in mehrere voneinander unabhängige Streckenabschnitte unterteilt, damit die Verfahren überschaubar bleiben, wobei jeder Abschnitt selbst verkehrswirksam ist. Wie in Planunterlage 2 dargestellt, ist der dreistreifige Ausbau in drei Bauabschnitte aufgeteilt. Der Bauabschnitt I zwischen Rahberg und Schalldorf wurde im November 2005 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Die Bauabschnitte III a und III b sind nach Angaben des Vorhabenträgers sinnvolle mögliche Ergänzungen angrenzend an Bauabschnitt I. Der beantragte Bauabschnitt II Ausbau zwischen Eggenfelden und Linden/Edhof sowie der Umbau des Knotenpunktes B 388 / PAN 20 bei Edhof wurde mit Tektur vom 01.07.2022 auch verkehrswirksam aufgeteilt, weil über den Ausbau zwischen Eggenfelden und Auhof entschieden werden kann, während für den östlichen Bereich von Auhof bis Edhof und insbesondere den Knotenpunkt B 388 / PAN 20 bei Edhof vom Vorhabenträger noch Untersuchungen anzustellen sind. Diese Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572). Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt hierdurch nicht ein, da ein einheitliches Konzept zu Grunde liegt und übergreifende Bindungen nicht eintreten. Ein anderes Konzept drängt sich nicht auf. Zwangswirkungen auf die angrenzenden Abschnitte der Bundesstraße 388 lösen der dreistreifige Ausbau zwischen Edhof und Auhof, der Bypass am Kreisverkehrsplatz, der höhenfreie Umbau der Kreuzung B 388/GVS bei Spanberg und der Ersatzbau für die Bahnbrücke nicht aus.

2.3 Planrechtfertigung, Planungsziel

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

Die Bundesstraße B 388 ist eine bedeutende, knapp 150 km lange West-Ost-Verbindung von der Landeshauptstadt München über das Rottal und das niederbayerische Bäderdreieck nach Passau. Sie stellt eine Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung dar, die eine geordnete und tragfähige Entwicklung von Niederbayern ermöglichen soll. Aufgrund ihrer hohen Bedeutung wurde die Bundesstraße 388 in den zurückliegenden Jahren bereits erheblich ausgebaut. Um eine einheitliche Streckencharakteristik zu erreichen, die Verkehrssicherheit zu verbessern und den Verkehrsfluss zu verstetigen ist die Verwirklichung der Maßnahme dringend erforderlich.

Die Bundesstraße 388 ist eine verkehrswichtige Fernstraßenverbindung im südlichen Raum Bayerns und muss, wie in Unterlage 1 aufgeführt ist, nach der Ver-

kehrszählung 2015 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von 15.022 Fahrzeugen bewältigen. Diese Verkehrsbelastung liegt weit über dem Durchschnitt bayerischer Bundesstraßen von 9.977 Kfz/24 h und der niederbayerischen Bundesstraßen von 9.470 Kfz/24 h (DTV₂₀₁₅-Mittelwerte). Die Verkehrsprognose für die Bundesstraße 388 für das Jahr 2030/2035 in diesem Bereich wird nach einem Verkehrsgutachten vom 12.10.2017 mit 17.800 Fahrzeugen pro Tag (Schwerverkehrsanteil ca. 9 %) angenommen. Die Prognose für das Jahr 2030/2035 der werktäglichen Belastung liegt bei 19.800 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 11%. Auch wenn die Verkehrszahlen seit 2015 etwas zurückgegangen sind, wird die B 388 im Planfeststellungsbereich, aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und des hohen Güter- bzw. Schwerverkehrs, ihrer Funktion nicht mehr gerecht. Es bilden sich regelmäßig und insbesondere zu Spitzenzeiten Fahrzeugkolonnen. Der Überholdruck und damit auch das Unfallrisiko steigen. Hinzu kommen höhengleiche Einmündungen/Kreuzungen in die stark belastete Bundesstraße 388.

Die unzureichenden Verkehrsverhältnisse spiegeln sich auch in der Unfallstatistik wieder, die in den Auswertezwischenräumen 2009 bis 2011, 2012 bis 2014 und 2015 bis 2017 jeweils eine Unfalldhäufung aufzeigt. Die beteiligten Fachstellen sehen unter anderem im Ausbau der Bundesstraße 388 die geeignete Methode zur Unfallbekämpfung. Auf höhengleiche Einmündungen und Zufahrten zur Bundesstraße sowie Kreuzungen ist aus Verkehrssicherheitsgründen grundsätzlich zu verzichten.

Unzureichend ist auch das bestehende Brückenbauwerk über die Bahnlinie Passau-Neumarkt St. Veit, das erhebliche Schäden aufweist. Zur Sicherung des Bauwerks mussten inzwischen Behelfsmaßnahmen durchgeführt werden. Das Bauwerk muss aus statischen Gründen dringend erneuert werden.

Der Ausbau der B 388 ist notwendig, um den derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (siehe auch Erläuterungsbericht, Unterlage 1 des festgestellten Planordners). Mit dem Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof kann das Überholen in Richtung Pfarrkirchen gezielt geregelt und dabei der Kolonnenbildung und dem Überholdruck begegnet werden. Ein- und ausfahrenden Fahrzeugen wird ausreichend Raum gewährt, die Brücke über die Bahn ausreichend bemessen und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte gesteigert. Damit werden die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität der Bundesstraße erhöht. Bei einem weiteren Ausbau – insbesondere des Knotenpunktes B 388 / PAN 20 – sind die positiven verkehrlichen Auswirkungen des hier beantragten Bauvorhabens für die Bundesstraße 388 noch günstiger zu sehen.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen die Auswirkungen auf die privaten Belange und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird auch näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Eine andere Planungsentscheidung, wie vom **Bund Naturschutz in Bayern e. V.** in den Schreiben vom 21.12.2018 und 25.06.2020 gefordert (im Schreiben vom 26.02.2008 wurden keine grundsätzlichen Einwände gegen das Bauvorhaben vorgetragen), kann aus oben genannten Gründen nicht getroffen werden. Ein Verzicht auf den dreistreifigen Ausbau der für den Rottaler Raum wichtigsten Verkehrsader, den Ersatzneubau der Bahnbrücke und den Umbau des Knotenpunktes B 388 / GVS bei Spanberg wäre nicht vertretbar. Möglichkeiten einer anderen Gestaltung, um den durch das Bauvorhaben verursachten Flächenverbrauch, die Flächenversiegelung sowie die Auswirkungen auf Natur und Landschaft weiter zu minimieren, werden nicht gesehen. Ein Widerspruch zu den Klimaschutzzielen der bayerischen Staatsregierung entsteht deshalb nicht, auch

weil eine wesentliche Erhöhung der Verkehrsbelastung infolge des Bauvorhabens nicht zu erwarten ist. Die Verkehrsentwicklung ist in der Verkehrsuntersuchung vom Büro Prof. Dr.-Ing. Kurzak (Anlage 1 zu Unterlage 1) dargestellt. Sie stößt von Seiten der Planfeststellungsbehörde auf keine Bedenken. Hinsichtlich Klimaschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4.3 verwiesen.

Mit der Nullvariante und der geforderten Geschwindigkeitsbegrenzung würden die unzureichenden Verkehrsverhältnisse nicht beseitigt und das Planungsziel der Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit für diesen Bereich der Bundesstraße nicht erreicht. Der Ausbauabschnitt zwischen Eggenfelden und Auhof ist der mit Abstand am stärksten belastete Abschnitt der Bundesstraße 388 im gesamten Landkreis Rottal-Inn und das Planungsgebiet ist regelmäßig als Unfallschwerpunkt aufgetreten. Da sich das landwirtschaftliche Wegenetz nicht in ausreichendem Maße ertüchtigen lässt, kann die B 388 künftig nicht als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden und der landwirtschaftliche Verkehr verbleibt auf der Bundesstraße. Mit dem überdurchschnittlich hohen Schwerverkehrsaufkommen kommt es zur Pulkbildung und es sind weiterhin gefährliche Überholmanöver anzunehmen. Außerdem ist der Neubau der Bahnbrücke dringend erforderlich, weil das bestehende Brückenbauwerk bereits auffällige (statische) Schäden aufweist. Die Notwendigkeit des Bauvorhabens ist daher, auch ohne Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan, gegeben. Das Bauvorhaben ist auch notwendig, um den derzeitigen Verkehr zu bewältigen, so dass auf das beantragte Bauvorhaben selbst dann nicht verzichtet werden könnte, wenn die Rottal-Bahn ausgebaut würde, was in naher bis mittlerer Zukunft nicht zu erwarten wäre, und dieser Ausbau gegebenenfalls eine gewisse Entlastung für die B 388 bringen würde.

Zu dieser Thematik ist darauf hinzuweisen, dass Entscheidungen zu verkehrspolitischen Konzepten oder zum Individualverkehr im gegenständlichen Verfahren nicht getroffen werden können und dürfen.

Auch den im Einwendungsschreiben geforderten Varianten und Änderungsvorschlägen kann nur begrenzt Rechnung getragen werden. Der Bypass für den Kreisverkehrsplatz wurde bereits nahe am bestehenden Kreisverkehrsplatz geplant, weil wasserrechtliche und naturschutzfachliche Maßgaben zu berücksichtigen sind. Den Verbindungsast (noch) weiter in Richtung Kreisverkehrsplatz zu verschieben kann aus straßenbautechnischen Gründen nicht nachgekommen werden.

Das Radwegekonzept im Bereich des Kreisverkehrsplatzes am Bauanfang muss deshalb geändert werden, weil die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes mit einem Bypass erhöht werden muss. Da eine höhengleiche Verlängerung des vorhandenen Geh- und Radweges und damit Querung des Bypasses aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht in Frage kommt, wurde als Alternative zur beantragten Planung ein Unterführungsbauwerk mit 35 m Länge untersucht. Diese Variante wäre einerseits kürzer, wird aber für Fußgänger und Radfahrer als unattraktiv beurteilt (Tunnelwirkung, Nutzung in der Nacht). Der Vorhabenträger geht davon aus, dass die Unterführung deshalb nicht bzw. selten genutzt würde. Andererseits entstehen hohe Baukosten. Durch die gewählte Lösung wird zwar ein Mehrweg von 450 m entstehen, jedoch kann eine oberirdische sehr sichere Geh- und Radwegverbindung geschaffen werden. Diese rechtfertigt die Flächeninanspruchnahme.

Möglichkeiten den Knotenpunkt bei Spanberg, unter Einbeziehung von vorhandenen Wegen und Verzicht auf den Neubau einer GVS, flächensparender zu gestalten, werden aufgrund der beengten Platzverhältnisse, der Notwendigkeit des Neubaus der Brücke Spanberg neben dem bestehenden Brückenbauwerk und aus Gründen der Verkehrssicherheit (Anschluss der GVS im Rampenbereich nicht zulässig) nicht gesehen.

Hinsichtlich Planungsvarianten wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.2 verwiesen.

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.4.1 Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. In der Strukturkarte Anhang 2 des LEP ist der Landkreis Rottal-Inn als Raum mit besonderem Handlungsbedarf dargestellt.

Im LEP ist als Grundsatz festgehalten, dass das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden soll. Die Straßen tragen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei. Der Ausbau der Bundesstraße folgt insoweit den Vorgaben des LEP.

Nach dem Regionalplan der Region Landshut (13) soll das überregionale Straßennetz so ausgebaut werden, dass die großräumige Anbindung der Region und ihrer Teilräume verbessert wird. Dazu sollen Bundesfernstraßen insbesondere im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen Eggenfelden - Pfarrkirchen (B 388) gebaut bzw. ausgebaut werden. Unter B VII (zu 3.1) ist der dreistreifige Ausbau zwischen Eggenfelden und Pfarrkirchen festgehalten. Ein verkehrsgerechter Ausbau steht somit im Einklang mit den Entwicklungszielen der Regionalplanung.

2.4.2 Planungsvarianten

2.4.2.1 Dreistreifiger Ausbau, Linienführung

Da die Funktion einer Bundesstraße und die Erfüllung der Straßenbaulast zu berücksichtigen sind, ist ein Verzicht auf den Ausbau (sog. Nullvariante) nicht vertretbar. Ohne Ausbau können die bestehenden Unfallrisiken nicht mehr nennenswert verringert werden. Die verkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Unfallbekämpfung in diesem Bereich der Straße sind ausgeschöpft. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung stünde dem Planungsziel der sicheren Bewältigung der hohen Verkehrsbelastung und Erhöhung der Verkehrsqualität entgegen. Die sich unter anderem durch landwirtschaftlichen Verkehr aufbauende Pulkbildung ließe sich nicht mehr abbauen und würde weiterhin auch in angrenzenden Abschnitten der B 388 zu gefährlichen Überholmanövern führen.

Bei der Planung sind unter anderem die Rottauen, die vorhandene Bebauung, die Bahnlinie Neumarkt St. Veit – Passau und die Planungsziele, die Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, zu berücksichtigen. Denkbare und sinnvolle Alternativen zur geplanten Verbreiterung der Bundesstraße 388 auf drei Fahrstreifen liegen insoweit nicht vor. Ein vierstreifiger Ausbau oder eine andere, großräumige, den Bestand verlassende Variante muss nach den vorliegen-

den Daten und auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht weiterverfolgt werden. Der Aus- und Umbau im Bestand trotz kostenintensiver und baustellentechnischer Anforderungen im beengten Umfeld ist nachvollziehbar, umsetzbar und zielführend.

Der bestandsnahe Ausbau der Plantrasse ist wie folgt geplant:

Die Verbreiterung der Straße bis Bau-km 0+870 ist nur südlich der Bundesstraße möglich, weil auf der nördlichen Seite die Bahnlinie Neumarkt St. Veit – Passau verläuft. Von Bau-km 0+870 bis 1+660 wird die Bundesstraße deshalb Richtung Süden verschwenkt, weil in diesem Bereich die Bahnbrücke neu gebaut werden muss. Ein Neubau der Brücke ist erforderlich, weil das bestehende Brückenbauwerk bereits auffällige Schäden aufweist, die Brücke für die zukünftige Belastung statisch unterbemessen und eine wirtschaftliche Sanierung nicht möglich ist. Für die Entscheidung, das Brückenbauwerk neben (südlich) der bestehenden Bahnbrücke zu errichten, sind unter anderem baubetriebliche Gründe ursächlich. Bei Errichtung an gleicher Stelle würde der Verkehr auf der hoch belasteten Bundesstraße und auch der Bahnstrecke wesentlich länger beeinträchtigt und die Anwohner der betroffenen Umleitungsstrecken würden über einen längeren Zeitraum stark belastet. Hinzu kommt, dass der Neubau an gleicher Stelle technisch aufwendiger und somit kostenintensiver herzustellen wäre.

Von Bau-km 1+660 bis Bau-km 1+900 muss die Bundesstraße aufgrund der vorhandenen Bebauung im Süden angebaut werden.

2.4.2.2 Kreisverkehrsplatz Altenburg und Knotenpunkt Spanberg

Am Kreisverkehrsplatz Altenburg wird ein 190 m langer Rechtsabbiegestreifen für den Rechtsabbiegestrom B20 / B388 hergestellt. Grund für diese Verkehrsführung ist im Wesentlichen eine Verkehrsuntersuchung zur Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes, die ergeben hat, dass der Knotenpunkt in der Morgenspitze des Kraftfahrzeugverkehrs bei der Zufahrt der B 388 in den Kreisverkehrsplatz von Pfarrkirchen kommend überlastet ist und sich in der Abendspitze in der Zufahrt von der Rampe der B 20 kommend keine ausreichende Qualitätsstufe ergibt. Mit dem Bau des sogenannten Bypasses wird der starke Rechtsabbiegestrom B 20 - B 388 abseits der Fahrbahn des Kreisverkehrsplatzes geführt, so dass eine höhere Leistungsfähigkeit erreicht wird (siehe auch Unterlage 1 Anlage 1 Seite 12 ff.). Eine flächensparendere oder schonendere Variante, mit der mit verhältnismäßigem Aufwand die notwendige Steigerung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes erreicht würde, wird nicht gesehen.

Höhengleiche Einmündungen in die Bundesstraße oder Kreuzungen sind im planfestgestellten Bereich aus Verkehrssicherheitsgründen zu vermeiden. Deshalb wird der vorhandene Knoten im Bereich Spanberg in einen höhenfreien Anschluss mit zwei Verbindungsästen umgebaut. Dies ist mit verhältnismäßig geringem Aufwand zu erreichen, weil die Bahnbrücke genutzt werden kann. Mit den zwei Verbindungsästen sind dann nur noch verkehrssichere Rechtsabbiege- und Rechtseinbiegevorgänge in die Bundesstraße möglich. Möglichkeiten einer schonenderen Gestaltung des teilplanfreien Knotenpunktes werden nicht gesehen.

2.4.2.3 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Unter Berücksichtigung der mit dem Bauvorhaben angestrebten Ziele, nämlich für den Bereich der B 388 östlich von Eggenfelden gemäß den anerkannten Regeln der Technik eine deutliche Verbesserung von Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität zu erreichen, wird nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten der Planlösung eindeutig der Vorzug gegeben. Sie ist die

insgesamt ausgewogenste Lösung, weil sie die verkehrlichen Anforderungen erfüllt, dem Gebot der Wirtschaftlichkeit sowie eines sparsamen Umganges mit Grund und Boden gerecht wird, die Interessen der anliegenden Betriebe berücksichtigt, die Erfordernisse des Immissionsschutzes beachtet und die Umweltbelange nicht unvertretbar beeinträchtigt.

2.4.3 Ausbaustandard

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

Die festgestellte Planung für den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof mit Ersatzbau für die Bahnbrücke entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen (siehe auch Unterlage 1):

Die Trassierung der bestehenden B 388 entspricht den geltenden Richtlinien und bleibt im Wesentlichen erhalten. Bei Spanberg im Bereich der Brücke über die Bahnstrecke Mühldorf - Passau wird die Straße in Lage und Höhe nur leicht verschoben neu geplant. Die Trasse entspricht hier mit den gewählten Elementen ohne Übermaß den fahrdynamischen Anforderungen und wird dem Standard einer Bundesstraße gerecht. Die gewählten Trassierungselemente (Radien in Lage und Höhe sowie maximale Steigung) liegen im Bereich der Einsatzgrenzen nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen. Die Elemente sind so abgestimmt, dass keine Unstetigkeiten auftreten.

Als Regelquerschnitt ist für die Bundesstraße 388 im Bereich mit Zusatzfahrstreifen ein dreistreifiger Querschnitt mit einer bituminös befestigten Breite von 11,5 m vorgesehen; dies liegt im unteren Bereich der nach den technischen Richtlinien möglichen Dreistreifigkeit. Die Böschungsneigung wurde mit 1 : 2 gewählt, um eine höhere Standsicherheit der Dämme zu gewährleisten. Bei beengten Verhältnissen wird auf die Regelböschungsneigung von 1 : 1,5 zurückgegriffen. Mit diesem Konzept wird auch eine ausgewogenere Massenbilanz erreicht. Die Dicke des frostsicheren Gesamtaufbaus und die Belastungsklasse werden entsprechend der Vorgaben für Straßenbauvorhaben nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen ermittelt.

Im Ergebnis entspricht die Planung in Lage und Höhe, Querschnitt und Knotenpunktausbildung dem erforderlichen Standard.

2.4.4 Immissionsschutz / Luftreinhaltung / Klimaschutz / Bodenschutz

Bei der Planung des Ausbaus der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann dem Immissionsschutz hier aber nicht stärker Rechnung getragen werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt ist.

Baustellenbedingte Immissionen, die die Anordnung von besonderen Schutzvorkehrungen verlangen, sind nicht zu erwarten (A 3.5).

2.4.4.1 Verkehrslärmschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Bau- oder Betriebslärm oder durch Verkehrsgeräusche ohne Ausgleich verbleiben. Soweit nötig wird dies durch Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt. (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Der Schutz der Anlieger erfolgt beim Straßenbau nach einem vorgegebenen gestuften System.

2.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Optimierungsgebot

Zunächst ist das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG zu beachten. Nach dem dort normierten Trennungsgrundsatz ist bereits bei der Planung darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Einen generellen Vorrang des Immissionsschutzes vor anderen abwägungsrelevanten Belangen begründet das Optimierungsgebot nicht (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 29.06.2006, Az 25 N 99.3449, 25 N 01.2039, 25 N 01.2040, in juris).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

2.4.4.1.2 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung

Sofern sich schädliche Lärmeinwirkungen durch Verkehrsanlagen nicht bereits auf der ersten Stufe vermeiden lassen, greift auf der zweiten Stufe der in § 41 Abs. 1 BImSchG normierte Grundsatz, wonach beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Was als wesentliche Änderung im Sinne dieser Vorschrift zu verstehen ist, wird durch die auf der Grundlage des § 43 Abs. 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG erlassene 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV - vom 12. Juni 1990, BGBl I S. 1036) abschließend konkretisiert. Eine wesentliche Änderung liegt danach vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV),

oder wenn

- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms
 - o um mindestens 3 Dezibel (A)
oder
 - o auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tag
oder
 - o auf mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV),

oder wenn (außer in Gewerbegebieten)

- ein bereits vorhandener Beurteilungspegel von mindestens 70 Dezibel (A) am Tag oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff von dem zu ändernden Verkehrsweg weiter erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV).

Der Fall einer baulichen Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV) liegt dann vor, wenn die Straße einen zusätzlichen Fahrstreifen in einem Streckenabschnitt zwischen zwei Verknüpfungen (Anschlussstelle oder Knotenpunkt) mit dem übrigen Straßennetz erhält (BVerwG Urteil vom 23.11.2005, Az 9 A 28/04, in juris). Diese Regelung soll dem Umstand Rechnung tragen, dass die Schaffung eines zusätzlichen Fahrstreifens zwischen zwei Verknüpfungspunkten mit dem übrigen Straßennetz typischerweise auch zu mehr Verkehr führt.

Ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV setzt eine bauliche Änderung voraus, die in die Substanz des Verkehrswegs eingreift und über eine bloße Erhaltungsmaßnahme hinausgeht, indem sie die Funktionsfähigkeit der Straße steigert.

Immissionsgrenzwerte

Die jeweiligen Schädlichkeitsgrenzen werden durch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (12. Juni 1990) bestimmt. Dabei wird eine Einstufung betroffener Bebauung in Gebietskategorien und damit die Zuordnung zu Grenzwerten vorgenommen. Danach werden folgende Gebietskategorien unterschieden:

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

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

Bei einem erheblichen baulichen Eingriff (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) löst die Überschreitung der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV Schutzansprüche nach § 41 BImSchG allerdings nur dann aus, wenn eine Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) bzw. auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht hinzukommt.

Ermittlung der Beurteilungspegel

Die 16. BImSchV regelt für den Neu- und Ausbau von öffentlichen Straßen, dass auf Grundlage einer Prognoseverkehrsmenge der Straßenverkehrslärm berechnet wird.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Amtliche Begründung zu § 3 der 16. BImSchV, BR-Drs. 661/89).

Nach § 6 der 16. BImSchV berechnet sich der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens nach den Vorschriften der 16. BImSchV in der bis zum Ablauf des 28.02.2021 geltenden Fassung (16. BImSchV a. F.), wenn der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vor Ablauf des 01.03.2021 gestellt worden ist. In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

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

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

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV_{2030/2035}) berechnet.

Die Ermittlung der Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

2.4.4.1.3 Lärmschutzmaßnahmen

Werden beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten, bestehen nach § 41 Abs. 1 und 2 BImSchG Rechtsansprüche auf Einhaltung der Werte und gegebenenfalls auf aktiven und passiven Lärmschutz. Eingeschränkt wird dieser Grundsatz gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG, wenn die Kosten aktiver Schutzmaßnahmen (wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle) außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Bei einem erheblichen baulichen Eingriff (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) löst die Überschreitung der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV Schutzansprüche nach § 41 BImSchG allerdings nur dann aus, wenn eine Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) bzw. auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht hinzukommt.

Ein Anspruch auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG scheidet aus, weil diese Vorschrift durch die Bestimmungen

der §§ 41 ff. BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung verdrängt wird. Dies gilt auch dann, wenn diese deshalb nicht anzuwenden sind, weil ihre tatbestandlichen Voraussetzungen nicht vorliegen.

2.4.4.1.4 Ergebnis

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

„Wesentlich“ ist nach § 1 Abs. 2 BImSchV eine Änderung, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.
3. der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Nach dem Ausbaukonzept des Vorhabenträger ist vorgesehen, die B 388 zwischen Eggenfelden und Pfarrkirchen in Abschnitten dreistreifig auszubauen. Der Bauabschnitt I ist bereits verwirklicht und mögliche, daran anschließende Bauabschnitte III a und III b in Unterlage 2 dargestellt. Der Bauabschnitt II liegt zwischen den Verknüpfungen Kreisverkehrsplatz Eggenfelden, Knotenpunkt Spanberg und dem Knotenpunkt bei Edhof. Der hier beantragte Teilabschnitt zwischen Eggenfelden und Auhof des Bauabschnittes II liegt zwischen den Verknüpfungen Kreisverkehrsplatz Eggenfelden und dem teilhöhenfreien Knotenpunkt bei Spanberg, so dass von einer wesentlichen Änderung auszugehen ist (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 BImSchV). Da Immissionsgrenzwerte nach § 2 BImSchV überschritten werden, sind Verkehrslärmvorsorgemaßnahmen erforderlich.

Aktiver Lärmschutz ist wie folgt vorgesehen:

- (1) von Bau-km 0-025 li bis Bau-km 0+000 li, Lärmschutzwand, Höhe 2,0 bis 3,75 m
- (2) von Bau-km 0+000 li bis Bau-km 0+400 li, Lärmschutzwand, Höhe 3,75 m
- (3) von Bau-km 0+400 li bis Bau-km 0+500 li, Lärmschutzwand, Höhe 3,75 bis 2,50 m
- (4) von Bau-km 0+500 li bis Bau-km 0+910 li, Lärmschutzwand, Höhe 2,50 m
- (5) von Bau-km 0+910 li bis Bau-km 1+200 li, Lärmschutzwand, Höhe 3,0 m
- (6) von Bau-km 1+200 li bis Bau-km 1+450 li, Lärmschutzwand, Höhe 2,5 m
- (7) von Bau-km 1+535 li bis Bau-km 1+740 li, Lärmschutzwand, Höhe 4,5 m

Damit gegenüberliegende Wohngebäude durch Reflexionen von der Lärmschutzwand nicht zusätzlich belastet werden, werden die Wände zur Bundesstraßenseite hin hochabsorbierend bzw. absorbierend ausgeführt. Bei den Lärmschutzwänden (1) bis (4) und (7) kommen absorbierende Rückseiten zum Ein-

satz, um Reflexionen der Bahnschallquelle bzw. Straßenschallquelle an der Rückseite der Lärmschutzwände zu vermeiden.

Zum Teil müssen durch aktive Lärmschutzmaßnahmen abgeschirmte Wohngebäude in verschiedenen Etagen – soweit erforderlich – zusätzlich passiv geschützt werden. Dies betrifft die Wohngebäude mit Nummern 4 und 11 (Unterlage 11). Die aktiven Schutzmaßnahmen so zu maximieren, dass der sogenannte Vollschutz erreicht würde, wäre wirtschaftlich erheblich aufwändiger und deshalb unverhältnismäßig. Bei einer Erhöhung der Lärmschutzwand würden unter Zugrundelegung von Pauschalkosten Mehrkosten in Höhe von etwa 140.000 € entstehen.

Für die Wohngebäude 27 und 29 (Nummern laut Unterlage 11) südlich der Bundesstraße und 43 nördlich der Bundesstraße sind – soweit erforderlich – Lärmschutzmaßnahmen in Form von passivem Lärmschutz vorgesehen (A 3.5.2). Möglichkeiten, diese Wohngebäude mit verhältnismäßigem technischen (zum Teil enge räumliche Verhältnisse) und wirtschaftlichen Aufwand aktiv vor Lärm zu schützen, werden nicht gesehen. Außerdem ist ein Verlust von Retentionsraum im HW-100 Bereich im Bereich von Prühmühle 2 zu erwarten. Bei den betroffenen Gebäuden handelt es sich überwiegend um Einzelanwesen bzw. Streubebauung im Außenbereich.

Bei einem mit einem Wohnhaus bebauten Grundstück ist Schutzgegenstand nicht nur das Wohnhaus mit seinen Aufenthaltsräumen im Wohnbereich, sondern auch der sogenannte „Außenwohnbereich“. Der Begriff des Wohnens umfasst auch die angemessene Nutzung des Außenwohnbereichs. Zum Außenwohnbereich gehören Balkone, Loggien, Terrassen und nicht bebaute Flächen des Grundstücks, soweit sie dem „Wohnen im Freien“, nicht etwa nur dem bloßen Schmuck des Anwesens (z.B. Vorgarten), dienen. Ein Anspruch auf Entschädigung wegen einer etwa verbleibenden Beeinträchtigung des „Außenwohnbereichs“ kommt nur insoweit in Betracht, als der Tagwert überschritten ist; denn beim „Außenwohnbereich“ ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Insoweit ist nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ – VLärmSchR 97 – zu verfahren. Soweit Außenwohnbereiche künftig nicht ausreichend durch aktiven Lärmschutz geschützt werden können, ist laut A 3.5.4 dieses Beschlusses ein Entschädigungsanspruch nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG vorgesehen. Die Entschädigungsansprüche bestehen nur nach den Vorgaben der VLärmSchR 97 (der Außenwohnbereich muss tatsächlich zum „Wohnen im Freien“ geeignet und bestimmt sein, es ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen usw.) Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

Auf die Planunterlagen 11.1 und 11.2 wird Bezug genommen. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen wurden von der Regierung überprüft und bestätigt.

Der Stellungnahme des **Bayerischen Landesamtes für Umwelt** (Schreiben vom 17.03.2008) ist der Vorhabenträger mit den Planänderungen 01.03.2018 nachgekommen. Eine neue schalltechnische Berechnung mit Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2030/2035 wurde erstellt, Lücken im aktiven Lärmschutz wurden geschlossen und Lärmschutzwände bzw. -wälle wurden erhöht.

Für die Straßenoberfläche wird ein lärmindernder Belag verwendet, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{Stro} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht (A 3.5.1). Die Verwendung von offenporigem

Asphalt ist aus wirtschaftlichen Gründen und im Hinblick auf die Notwendigkeit der dauerhaften Gewährleistung der Eigenschaften dieses Belages hier nicht zielführend.

Bund Naturschutz (Schreiben vom 21.12.2018 und 25.06.2020):

Grundlagen für die geplanten und angeordneten Lärmschutzmaßnahmen sind unter anderem das Bundesimmissionsschutzgesetz, die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen. Ausgelöst werden Schutzansprüche durch den dreistreifigen Ausbau und wenn bestimmte Grenzwerte überschritten werden. Das vorgelegte Lärmschutzkonzept entspricht diesen gesetzlichen Vorgaben, so dass die geforderten Änderungen (z. B. Verkehrslärmschutz durch Geschwindigkeitsbeschränkung) nicht geboten sind. Zur Thematik Verkehrslärmschutz wird auch auf oben gemachte Ausführungen unter C 2.4.4.1 verwiesen.

Die gewünschte begrünte Gestaltung der Lärmschutzwände wird wegen der zum Teil vorliegenden beengten Verhältnisse und weil die Funktionalität der (Absorption) Lärmschutzwände zu gewährleisten ist, nicht angeordnet.

2.4.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Konkretisiert wird die Rechtslage zur Luftschadstoffproblematik durch die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV). In der 39. BImSchV sind Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe definiert, die nach den Regelungen der §§ 2 bis 8 der 39. BImSchV einzuhalten sind und nicht überschritten werden dürfen.

Nach gegenwärtigem Wissensstand ist davon auszugehen, dass Stickstoffdioxide (NO₂) und Partikel (Ruß, Abrieb, Staub) für die Beurteilung der Schadstoffbelastung von Anliegern an Straßen maßgebend sind.

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten. Der Ausbau der B 388 dient der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität, jedoch nicht der Schaffung eines zusätzlichen Verkehrsaufkommens. Da durch den Ausbau kein zusätzlicher Verkehr erzeugt wird, ist eine signifikante Verschlechterung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung für die nächstgelegene Wohnbebauung sowohl bei den Langzeitwirkungen als auch bei den Kurzzeitwirkungen nicht zu befürchten. Zur Beurteilung der Luftschadstoffe werden die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. im Benehmen mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) mit ARS Nr. 29/2012 herausgegebenen „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“

herangezogen. Eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach der RLuS 2012 ist nur bis zu einer Entfernung von bis zu 200 m beidseits des Schadstoffemittenten zulässig. Bei größeren Abständen zur nächstgelegenen Wohnbebauung, wird nach der RLuS 2012 davon ausgegangen, dass sich die vorhandene Grundbelastung nicht erhöht.

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Untersuchungs- und Forschungsergebnisse zu Schadstoffbelastungen sind keine gesundheitsschädigenden Beeinträchtigungen zu erwarten. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Gesonderte Schadstoffabschätzungen werden nicht für erforderlich gehalten.

2.4.4.3 Klimaschutz

Entscheidungserhebliche kleinklimatische Änderungen sind nicht zu erwarten.

Globales Klima

Das Bundesklimaschutzgesetz (KSG) soll die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie der europäischen Zielvorgaben gewährleisten. Wesentliches Ziel ist es die Emissionen von Treibhausgasen (THG) gemäß § 3 Abs. 1 KSG schrittweise zu reduzieren.

Gemäß § 13 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.

Bezüglich der Reduzierung von THG-Emissionen werden verschiedene Sektoren differenziert (§ 4 KSG in Verbindung mit der Anlage 1 zum KSG). Bei Straßenvorhaben sind die Sektoren „Industrie“ (Bauwirtschaft, Betrieb, Unterhaltung), „Verkehr“ (Verkehrsleistung / Transport) und „Landnutzung, Landnutzungsänderung“ (Eingriff / Kompensation) berührt.

Bei der Planung und dem Bau von Straßen geben Richtlinien und Normen den grundsätzlichen Rahmen für den baulichen Umfang vor (v.a. RAL, RAA, RStO). Damit verbunden sind technische Soll-Vorgaben für Maße der Straßenfläche, der Querschnitte, der Knotenpunkte, und der Straßenflächengestaltung, den Aufbau von Straßen, die zu verwendenden Baustoffe sowie zur Gestaltung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit.

THG-Emissionen, die bei der Herstellung von Baustoffen in der Bauwirtschaft entstehen, sind dem Sektor „Industrie“ (nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 KSG und der Anlage 1 zum KSG) zuzuordnen. Im Sektor Industrie werden Emissionen aus dem Zeitraum der Herstellung sowie für die Unterhaltung der Straße berücksichtigt und als sogenannte Lebenszyklusemissionen der Straße ausgegeben. Sie werden daher im Sektor „Verkehr“ nicht gezählt.

Eine Möglichkeit der Berechnung (für Autobahnen und Bundesstraßen siehe Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan) zeigt die Untersuchung von PTV Planung Transport Verkehr AG; PTV Transport Consult GmbH; TCI Röhling - Transport Consulting International, 2016: Dort werden die sogenannten jährlichen Lebenszykluskosten auf Grundlage von Durchschnittswerten der spezifischen THG-Emissionen pro m²/Jahr versiegelter Fläche berechnet. Für Brücken sowie Tunnelabschnitte werden aufgrund von höherem Materialeinsatz und Bauaufwand Aufschläge für die Durchschnittswerte angegeben (ebd.).

THG-Emissionen (v.a. CO₂, N₂O, CH₄), die aus dem Betrieb von Straßen, sprich dem Verkehr mittels Verbrennungsmotoren (mit Nutzung fossiler Energieträger), entstehen, werden dem Sektor „Verkehr“ zugerechnet (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG i.V.m. Anlage 1 zum KSG). Für die Berücksichtigung der durch den Verkehr ver-

ursachten THG-Emissionen dient die Verkehrsprognose und die darin abgebildeten Veränderungen der Verkehrslast auf der ausgebauten Strecke sowie dem nachgeordneten Netz.

Auswirkung auf die THG-Emissionen ergeben sich auch anlagebedingt, da Flächen umgenutzt werden und damit auf Biotopstrukturen und Böden einwirken. Dies ist dem Sektor „Landnutzung, Landnutzungsänderung“ zuzurechnen. Landnutzungsänderungen können anhand der Flächen von unvermeidbar in Anspruch genommenen Klimaschutzrelevanten Bodenfunktionen und Biotopen / Vegetationskomplexen sowie der Kompensationsmaßnahmen mit Klimaschutzwirkung erfasst und bilanziert werden.

Nach der vom Vorhabenträger vorgelegten Berechnung ergeben sich für den Sektor Industrie vorhabenbedingt rd. 122 Tonnen CO₂-e Emissionen pro Jahr.

Straßenkategorie	Streckenlänge (m)	Querschnittsbreite (RQ) (m)	Gesamtfläche (m ²)	Spez. THG-Emissionen je m ² (kg/a)	kg CO ₂ -e/a
Bundes- oder Staatsstraße (inklusive Brückenabschnitte)					
Anbauabschnitt (Bau-km 0+000 – 0+870) (Teilflächenansatz 50 %)	870	7,25	6.308	4,6	29.015
Neubauabschnitt (Bau-km 0+870 – 1+660)	920	14,5	13.340	4,6	61.364
Anbauabschnitt (Bau-km 1+6600 – 1+900) (Teilflächenansatz 50 %)	240	7,25	1.740	4,6	8.004
Aufschlag Brückenabschnitte - Zellhuber Bach - Bahnbrücke Spanberg - Fäustlinger Graben	108,5	16,80	1.823	12,6	22.967
Gesamtsumme					121.350

Hinsichtlich des Sektors Verkehr ist festzustellen, dass es sich bei dem Bauvorhaben um einen bestandsorientierten Ausbau mit einer verhältnismäßig kurzen Länge von 1,9 km handelt. Ein wesentliches Projektziel ist, dass der derzeitige und künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos auf der bereits bestehenden Infrastruktur bewältigt wird. Maßgeblicher Bestandteil bei der methodischen Vorgehensweise zur Emissionsbetrachtung im Verkehrssektor ist der Vergleich des Bezugsfalls mit dem Planfall. Da durch das Projekt kein zusätzlicher, neuer Straßenverkehr generiert wird und maßnahmenbedingte Verkehrsverlagerungen nahezu ausgeschlossen werden können, sind quantitativ, bezogen auf die Menge des motorisierten Straßenverkehrs, keine nachteiligen Auswirkungen auf das globale Klima zu erwarten.

Beim Sektor Landnutzungsänderung können die Flächen von unvermeidbar in Anspruch genommenen klimaschutzrelevanten Bodenfunktionen und Biotopen / Vegetationskomplexen den Flächen der Kompensationsmaßnahmen mit Klimaschutzwirkung gegenübergestellt werden:

Landnutzung	Eingriff (anlagebedingte Flächeninanspruchnahme: Versiegelung und Überbauung)	Kompensation (Ausgleichsmaßnahmen inkl. Gestaltungsmaßnahmen)
Eingriff / Kompensation	ha	ha
Böden mit besonderer Funktionsausprägung	nicht betroffen	-
Wald	nicht betroffen	
Gehölze (inkl. Baumreihen)	2,5	3,0 (im Bereich des Straßenkörpers und außerhalb)
Grünland	2,4	
davon extensiv genutztes Grünland	0,2	0,7 (Ausgleichsmaßnahme außerhalb des Straßenkörpers)
Sonstige naturnahe Biotope (Bachlauf / Ufersaum)	0,02	
Straßenböschungen ohne Gehölze	2,1	2,1
Gesamtsumme	7,02	5,8

Beurteilung:

Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima werden für ein Absehen von der Planung als zu gering gewichtig beurteilt.

Die Auswirkungen auf das globale Klima im Sektor Industrie sind vorhanden, jedoch in der Abwägung weniger gewichtig als die Planungsziele. Die im Rahmen der baulichen Umsetzung des Vorhabens entstehenden Emissionen fallen nur in einem gewissen Zeitraum an. Zur Meidung von wiederholten, doppelten, mathematischen Vereinnahmungen sind zudem die Emissionen, die im Rahmen der Herstellung vorgefertigter Anlagenteile (etwa Baumaterialien) anfallen, nicht (nochmals) in der Verwendung, hier dem Straßenbau, anzusetzen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.02.2021 – 4 B 25.20 – juris Rn. 12).

Im Sektor Verkehr erweist sich das Vorhaben einerseits als nicht verkehrsmehrend, weil eine projektbezogene Verkehrszunahme nicht anzunehmen ist, und andererseits durch die Verstärkung des Verkehrs als für das globale Klima neutral bis eher verbessert im Vergleich zur Nullvariante. Nachteilige Auswirkungen der geplanten Ausbaumaßnahme auf das Weltklima durch vom Verkehr verursachte Treibhausgasemissionen können daher nicht abgeleitet werden.

Die Auswirkungen auf das globale Klima im Sektor Landnutzung sind vorhanden, jedoch in ihrer Dimension – bei Verwirklichung der Planungsziele – nicht weiter zu verringern.

In der Abwägung zeigt sich in Bezug auf die nachteilige Beeinflussung des globalen Klimas durch vorhabenbezogenen THG-Emissionen, dass zwar nachteilige Beiträge vorliegen, diese jedoch weniger gewichtig sind als das planerisch sinnvolle und notwendige Straßenbauvorhaben. Dies gilt hinsichtlich Anlage, Bau und Betrieb.

In Ansehung der Einzelaspekte und ihrer Summe ergeben sich durch das Vorhaben keine Einflüsse auf das großräumige Klima, die von solchem Gewicht wären, dass sie der Verwirklichung des Vorhabens und damit dessen Entlastungseffekten und Planzielen entgegenstünden.

2.4.4.4 Bodenschutz

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden und seiner Funktionen sind mit den gesetzlichen Anforderungen, die sich u.a. aus dem Bundesbodenschutzgesetz in Verbindung mit der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung ergeben, vereinbar.

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage ist vertretbar.

Der Schutz des Bodens wird vor allem durch den Rechtsrahmen des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) abgesteckt. Zweck dieses Gesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

Die Grundsätze und Pflichten sind in den §§ 4 bis 10 BBodSchG geregelt. Besondere Vorschriften greifen bei Altlasten und bei einer landwirtschaftlichen Bodennutzung.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit rund 17.800 Fahrzeugen / Tag belasteten Bundesstraße werden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich.

Durch den Ausbau der Bundesstraße 388 erfolgt eine Neuversiegelung von Boden. Der Neuversiegelung von Boden steht jedoch die Aufwertung von Flächen im Rahmen der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen und zum Teil die Entsiegelung von Straßenflächen gegenüber.

Da mit dem Bauvorhaben zwar der sichere Verkehrsfluss und die Verkehrsqualität, aber nicht die Aufnahmekapazität der B 388 erhöht werden soll, ist nicht zu erwarten, dass mit der Baumaßnahme ein erhöhter Schadstoffeintrag verbunden ist.

Die Auflagen im Planfeststellungsbeschluss sind zur Sicherung der Bodenfunktionen geeignet. Als Verfestigung des im Zuge der Anhörung vom Vorhabenträger in den Antragsunterlagen zugesagten Vorgehens sind sie auch zumutbar und angemessen.

2.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.4.5.1 Verbote

Recht zum Natur- und Artenschutz steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.4.5.1.1 Schutzgebiete / geschützte Flächen

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete. Als nächst gelegene Natura 2000 Gebiete sind das FFH-Gebiet „Altbachgebiet südwestlich Triftern“ (7643-371, 12 km Entfernung) und die Teilfläche 1 des FFH-Gebiets „Niedermoore und Quellsümpfe im Isar-Inn-Hügelland“ (7442-301, 14 km Entfernung) zu nennen. Im Rottal befindet sich das FFH-Gebiet „Unterlauf der Rott von Bayerbach bis Mündung“ (7545-371, 25 km Entfernung). Nachteilige Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete können aufgrund der Entfernungen und der räumlich getrennten Lagen mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

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

2.4.5.1.2 Biotope

Erfasste schutzwürdige Biotope im Untersuchungsgebiet gemäß amtlicher Biotopkartierung:

- 7542-183, Teilfläche 02: Baumhecke an der Bahnlinie
- 7542-96, Teilflächen 2 und 3: Gehölzsaum am Zellhuber Bach
- 7542-1004: Mädesüß- und Schilfsaum nordöstlich Haus
- 7542-93, Teilfläche 04: Bachbegleitende Vegetation am Fäustlinger Graben

Als weiterer schutzwürdiger Bestandteil der Natur wurde die kommunale Ökoka-
tasterfläche (eigenkartierte Biotop) im Westen des Untersuchungsgebietes er-
fasst (extensivierte Grünlandfläche).

Erfasste schutzwürdige Biotope im weiteren Umfeld des Vorhabens:

7542-96, Teilfläche 1: Gehölzsaum am Zellhuber Bach / 7542-97, Teilfläche 3: Wald, Gehölzsaum und Schilfröhricht nördlich Eggenfelden / 7542-150, Teilfläche 1: Feuchtwald und Schwimmpflanzenbestand in Gern / 7542-151, Teilfläche 1 und Teilfläche 3: Gehölzsaum, Wald und Röhricht nordöstlich Gern / 7542-161, Teilfläche 4 und Teilfläche 9: Gehölz- und Schilfröhrichtsäume westlich bis nord-östlich Hebertsfelden / 7542-183, Teilfläche 1 und Teilfläche 3: alte Baumhecken an Verkehrswegen am Stadtrand von Eggenfelden / 7542-1003: Schilfsaum süd-östlich Haus / 7542-1006: Schilfsaum nördlich Rackersbach / 7542-1007: Mädesüß- und Schilfsaum nordwestlich Rackersbach

Soweit die gesetzlich geschützten Biotope und Lebensräume von der Baumaß-
nahme beeinträchtigt werden, lässt die Planfeststellungsbehörde gemäß § 30
Abs. 3 i. V. m. § 30 Abs. 2 BNatSchG und Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG eine Aus-
nahme zu, da die Eingriffe ausgeglichen werden können. Ungeachtet dessen
ergäbe zudem eine Abwägung, dass das Vorhaben aus Gründen des überwie-
genden öffentlichen Interesses notwendig ist.

Die für das Vorhaben sprechenden Argumente (Ziele des Vorhabens siehe
C 2.3) sind jedenfalls so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbe-
hörde selbst einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotope und Lebensstätten

rechtfertigen, dabei allerdings einen Ausgleichsbedarf auslösen, den der Vorhabenträger zu tragen hat (Auflagen A 3.4), so dass auch die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG vorliegen.

Rodungsarbeiten dürfen u. a. nur in der Zeit von Oktober bis Februar (siehe auch Unterlage 12) durchgeführt werden. Für die notwendige Beseitigung von Hecken und Feldgehölzen usw. wird nach § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG eine Ausnahme von den Verboten des Art. 16 BayNatSchG erteilt, wobei die Eingriffe ausgeglichen werden müssen, denn die Maßnahme ist aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses (Ziele der Maßnahme siehe C 2.3) notwendig.

Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die Untere Naturschutzbehörde wurde zu den Ausnahmen angehört und hat bei Beachtung der Auflagen eine zustimmende Stellungnahme abgegeben.

2.4.5.2 Artenschutz

2.4.5.2.1 Allgemeiner Artenschutz

Der allgemeine Artenschutz gilt für alle wildlebenden Tiere und Pflanzen. So ist es unter anderem verboten, wildlebende Pflanzen- und Tierarten ohne vernünftigen Grund ihrem Standort zu entnehmen, sie zu schädigen, zu fangen, zu töten oder ihre Lebensstätten ohne vernünftigen Grund zu beeinträchtigen oder zu zerstören (§ 39 BNatSchG).

Soweit nicht besonders oder streng geschützte Arten der Flora und Fauna im Einwirkungsbereich vorkommen und beeinträchtigt werden, erfolgt dies im Hinblick auf die Realisierung eines im öffentlichen Interesse liegenden und im Sinne der Planrechtfertigung vernünftigerweise gebotenen Vorhabens. Der allgemeine Artenschutz wird über die Eingriffsregelung bewältigt. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

2.4.5.2.2 Besonderer und strenger Artenschutz

Das besondere Artenschutzrecht ist vor allem in §§ 44 und 45 BNatSchG geregelt. Dem besonderen Artenschutzrecht unterfallen Tiere, die in ihrem Bestand gefährdet oder sogar vom Aussterben bedroht sind.

Besonders geschützte Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der EG-Artenschutzverordnung 338/97,
- Arten des Anhanges IV der FFH-Richtlinie (92/43/EWG),
- "europäische Vögel" im Sinne des Art. 1 der EG-Vogelschutzrichtlinie,
- Arten der Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung.

Zusätzlich streng geschützt ist eine Teilmenge der besonders geschützten Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG):

- Arten des Anhanges A der EG-Artenschutzverordnung 338/97,
- Arten des Anhanges IV der FFH-Richtlinie (92/43/EWG),
- Arten der Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung.

Der Prüfumfang der artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 BNatSchG beschränkt sich nach der Legalausnahme des § 44 Abs. 5 S. 5 BNatSchG auf die

europäisch geschützten FFH-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten. Eine Verordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (sog. „Verantwortungsarten“) liegt noch nicht vor. Die sonstigen besonders geschützten Arten sind im Rahmen der Eingriffsregelung zu behandeln. Insoweit wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

2.4.5.2.2.1 Zugriffsverbote

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

§ 44 Abs. 5 BNatSchG sieht für nach § 15 Absatz 1 unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Absatz 1 oder Absatz 3 zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1 gesetzliche Ausnahmen von den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

Mit der Feststellung des Plans (A Tenor 1. Feststellung des Plans) werden die damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft für zulässig erklärt.

Die Anwendung der Zugriffsverbote ist gem. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG auf Arten nach Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG, europäische Vogelarten und Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind (derzeit noch nicht vorliegend), beschränkt.

Gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,

2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihrer Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,

3. das Verbot nach Absatz 1 Nummer 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) festgelegt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

Die aufgeführten Zugriffsverbote des Artenschutzrechts sind strikt geltendes Recht. Verstöße gegen diese Verbote können nicht im Wege der planerischen Abwägung, sondern nur im Rahmen einer Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG überwunden werden, z. B. wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen.

Das BVerwG stellte bereits mit Urteil vom 14.07.2011 (Az 9 A 12/10) fest, dass die Privilegierung des § 44 Abs. 5 (a.F.) BNatSchG für einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff nur eröffnet ist, wenn das beeinträchtigende Planvorhaben im Ganzen den Voraussetzungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung genügt. Im Fall eines auf Grundflächen zugreifenden Planvorhabens ist danach dieses Vorhaben selbst, nicht jede seiner einzelnen Einwirkungen auf den Naturhaushalt als Eingriff zu qualifizieren.

2.4.5.2.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12.4 dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az 9 VR 9/07 in juris, Rn. 31).

Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Zur Sicherung der Umsetzung sind diese Maßnahmen Bestandteil des genehmigten Plans bzw. von Auflagen dieses Beschlusses.

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen.

2.4.5.2.2.3 Konfliktanalyse

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Baubedingte Tierverluste

Baubedingte Tötungsrisiken sind nach dem sog. „Freiberg-Urteil“ des BVerwG (Urteil vom 14.07.2011, Az 9 A 12/10, in juris) auch bei Tötungen zu prüfen, die im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auftreten können, unabhängig davon, ob die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt.

Mit Urteil vom 08.01.2014 (Az 9 A 4/13, in juris) ergänzte das BVerwG im Anschluss an das „Freiberg-Urteil“, dass das artenschutzrechtliche Tötungsverbot aber auch bei baubedingten Tötungsrisiken dann nicht erfüllt ist, wenn das vorhabenbedingte Tötungsrisiko unter Berücksichtigung von Schadensvermeidungsmaßnahmen nicht höher ist als das Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind.

Dies gilt nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG nicht nur für das betriebsbedingte Risiko von Kollisionen im Straßenverkehr (vgl. Urteil BVerwG vom 09.07.2008, Az 9 A 14.07, in juris), sondern auch für bau- und anlagebezogene Risiken. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen.

Baubedingte Tötungen von **Baumfledermäusen** werden vermieden, indem die notwendigen Baumfällungen außerhalb der Fortpflanzungszeit durchgeführt werden. Eine ergänzende Begehung im Januar 2019 ergab, dass viele der im Zuge der Erhebungen für die saP-Unterlage erfassten Straßenbäume oder Bäume innerhalb von straßenbegleitenden Gehölzstrukturen mit Baumhöhlen und Höhlenverdachtsbäume nicht mehr vorhanden sind. Für die verbleibenden im Zuge des Bauvorhabens zur Fällung vorgesehenen zwei Bäume mit Baumhöhlen sind mit hoher Wahrscheinlichkeit aufgrund mangelnder Frostsicherheit keine überwinternden Fledermäuse zu erwarten. Baubedingte Tötungen oder Verletzungen sind insoweit mit hinreichender Sicherheit auszuschließen.

Auch hinsichtlich **Gebäudefledermäusen** können baubedingte Tötungen oder Verletzungen ausgeschlossen werden, weil bei oben genannter Begehung mit festgestellt wurde, dass es sich bei den betroffenen Gebäuden nicht um regelmäßig aufgesuchte Gebäudequartiere von Fledermäusen handelt. Potentielle Überwinterungen von Fledermäusen können mit hoher Sicherheit ausgeschlossen werden.

Das Tötungs- und Verletzungsrisiko von **Zauneidechsen** ist zwar nicht auszuschließen, aber als äußerst gering und nicht signifikant zu prognostizieren, weil

aufgrund der suboptimalen Habitateignung der betroffenen Straßenbegleitflächen nur von einer sehr geringen Individuendichte auszugehen ist.

Bei der **Schlingnatter** ist aufgrund der höheren Ansprüche an die Habitatqualität das Risiko noch geringer zu beurteilen. Die Schlingnatter ist auf den baubedingt betroffenen Flächen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu erwarten und potentiell in Frage kommende Habitate entlang der Bahnlinie sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Baubedingte Tötungen von **Vögeln mit Brutplätzen in Gehölzstrukturen und Wäldern** werden vermieden, indem die notwendigen Baumfällungen und Gehölzrodungen außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit erfolgen.

Auch für die weiteren untersuchten Tiergruppen ist keine erhöhte baubedingte Gefahr von Tötungen und Verletzungen, die über dem allgemeinen Lebensrisiko liegt, anzunehmen bzw. eine relevante Betroffenheit konnte ausgeschlossen werden.

Betriebsbedingte Tierverluste

Das Tötungsverbot ist bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nur dann erfüllt, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht. Keine Signifikanz ist anzunehmen, wenn das Kollisionsrisiko unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit dem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d.h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte nie völlig zu vermeiden sein. Der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG ist nur erfüllt, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.07.2008, Az 9 A 14/07 – juris Rn. 91). Dieser Rechtsprechung wurde durch Änderung des § 44 Abs. 5 BNatSchG vom 15.09.2017 (BGBl I S. 3434) Rechnung getragen.

Die Verbreiterung der B 388 kann zu einer geringfügigen Erhöhung des Kollisionsrisikos führen. Die Gefahr von Individuenverlusten durch betriebsbedingte Kollisionen besteht aber bereits im Status quo. Insoweit ist unter Berücksichtigung der Vorbelastungen nicht von einer signifikanten Erhöhung betriebsbedingter Tierverluste auszugehen.

Es wird auch auf die Unterlage 12.4 Bezug genommen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG

Störungs- und Schädigungsverbot

Das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bezieht sich auf die Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten. Eine Störung kann grundsätzlich durch Beunruhigungen und Scheuchwirkungen, z. B. infolge von Bewegung, Lärm oder Licht eintreten. Unter das Verbot fallen auch Störungen, die durch Zerschneidungs- oder optische Wirkungen hervorgerufen werden, z. B. durch die Silhouettenwirkung von Straßendämmen oder Gebäuden.

Nicht jede störende Handlung löst jedoch das Verbot aus, sondern nur eine erhebliche Störung, durch die sich der „Erhaltungszustand der lokalen Population“ verschlechtert. Dies ist der Fall, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass

sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt. Der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert sich, wenn Verhaltensweisen, die für das Überleben der betreffenden Art notwendig sind, spürbar beeinträchtigt werden und infolge dessen ein Verbreitungsrückgang der Art nicht auszuschließen ist. Kann die betroffene Population bei Störungen jedoch auf bestehende oder eigens hierfür hergestellte Habitats ausweichen, wird die Erheblichkeitsschwelle des § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG nicht überschritten. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist immer dann anzunehmen, wenn sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population signifikant und nachhaltig verringert. Bei häufigen und weit verbreiteten Arten führen kleinräumige Störungen einzelner Individuen im Regelfall nicht zu einem Verstoß gegen das Störungsverbot.

Eine Fortpflanzungs- und Ruhestätte wird beschädigt bzw. zerstört, wenn eine oder mehrere wesentliche Funktionen quantitativ und/oder qualitativ nicht mehr erfüllt werden. Beim Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG können neben physischen Beschädigungen auch mittelbare Beeinträchtigungen wie z.B. durch die Wirkfaktoren Lärm oder optische Störwirkungen die Beschädigung einer Fortpflanzungsstätte auslösen. Es können im Einzelnen auch Überschneidungen mit dem Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auftreten. Bei der Störung von Individuen an ihren Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist dann von der Beschädigung einer solchen Stätte auszugehen, wenn die Wirkung auch nach Wegfall der Störung fortbesteht bzw. betriebsbedingt andauert.

Erhebliche **Störungen**, die sich auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen auswirken können, sind weder bau- noch anlagen- oder betriebsbedingt zu erwarten, da die zu erwartenden Störungen weitgehend nur unwesentlich über die bestehenden Vorbelastungen hinausgehen. Ebenso kann eine **Schädigung** ausgeschlossen werden, weil nur kleinflächig in (potentielle) Lebensräume eingegriffen wird bzw. bauzeitliche Regelungen getroffen werden bzw. vorgezogene funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind (Verlust von Höhlen).

Für **Baumfledermäuse** treten Störungen nur im Bereich von Gehölzbeständen auf, die bereits nahe an der bestehenden Bundesstraße liegen. Vorhabensbedingt ist nicht von einer Erhöhung der Störeinflüsse auszugehen, die sich auf die lokalen Populationen auswirken, denn mit dem Bauvorhaben wird zwar ein Zusatzfahrstreifen angebaut, eine erhebliche Erhöhung der Verkehrsbelastung infolge des Bauvorhabens ist aber nicht zu erwarten. Hinsichtlich Schädigung ist festzustellen, dass zum Ausgleich für den Verlust von Höhlen und zur Vermeidung des Schädigungsverbots am Zellhuber Bach der verbleibende alte Baumbestand entlang des Bachlaufs in Richtung Süden gesichert wird und an diesen Bäumen Fledermaus- und Vogelnistkästen – als vorgezogene funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahme – angebracht werden (siehe auch A 3.4). Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die betroffenen Bäume mit Baumhöhlen nicht für eine Überwinterung für Fledermäuse geeignet sind.

Hinsichtlich **Gebäudefledermäusen** ergab eine ergänzende Begehung im Januar 2019, dass weder der Störungs- noch der Schädigungstatbestand ausgelöst werden kann, weil mit hinreichender Sicherheit festgestellt wurde, dass keine regelmäßig aufgesuchten Gebäudequartiere von Fledermäusen betroffen sind.

Für die **Zauneidechse** und **Schlingnatter** gehen keine wichtigen Habitats verloren, so dass eine Schädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser Tierarten nicht zu erwarten ist. Hinsichtlich Störungen ist potentiell eine Beeinträchtigung im Bereich der Kreuzung Bahnlinie / Bundesstraße 388 während der Bauzeit denkbar. Erhebliche Störungen mit Auswirkungen auf den

Erhaltungszustand der lokalen Population sind aber nicht zu erwarten, da allenfalls eine geringe Anzahl von Individuen (nur vorübergehend) betroffen wäre.

Für **Vögel mit Brutplätzen in Gehölzstrukturen und Wäldern** können bau- und betriebsbedingte Störungen eintreten. Allerdings gehen diese Störungen nicht wesentlich über die bereits vorhandenen betriebsbedingten Vorbelastungen hinaus und es sind im Einflussbereich des Vorhabens allenfalls Brutplätze von wenig störungsempfindlichen Arten zu erwarten. Insoweit sind erhebliche Störungen, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen könnten, nicht zu erwarten. Hinsichtlich des Schädigungsverbotes ist davon auszugehen, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt, weil der Verlust von Gehölzflächen gering ist und vorhabenbedingt nur Gehölzbestände unmittelbar neben der bestehenden Bundesstraße betroffen sind. Die Beeinträchtigung von bedeutsamen Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist sehr unwahrscheinlich.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass unter Einbeziehung der im LBP (Unterlagen 12) und diesem Beschluss festgesetzten Maßnahmen nach naturschutzfachlicher Einschätzung davon auszugehen ist, dass der Eingriff zu keiner Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG führen wird. Auf die Unterlage 12.4 wird Bezug genommen.

Für die Schlingnatter hat der Vorhabenträger wegen des Einwandes des **Bund Naturschutzes in Bayern e. V.** (Schreiben vom 26.02.2008, 21.12.2018 und 25.06.2020) ergänzende Untersuchungen durchgeführt, mit dem Ergebnis,

- dass eine Schädigung (§ 44 Abs.1 Nr. 3) ausgeschlossen werden kann, weil vorhabenbedingt keine typischen Habitate überbaut oder versiegelt werden, so dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt;
- dass sich eine Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2) im nahen Umfeld des Eingriffs zwar nicht ausschließen lässt, aber etwaige Störungen nachrangig zu betrachten sind, weil lediglich suboptimale Lebensräume betroffen sind. Auch im Abschnitt des Bahngleiskörpers im Bereich der Straßenbrücke könnte es während der Bauzeit zu Störungen kommen, die die sonst üblichen betriebsbedingten Störungen übersteigen; erhebliche Störungen, die den Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtern, sind aber auszuschließen;
- dass das Tötungs- und Verletzungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1) ausgeschlossen werden kann, weil die Schlingnatter auf den baubedingt betroffenen Flächen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu erwarten ist und in die potentiell in Frage kommenden Habitate entlang der Bahnlinie nicht eingegriffen wird. Eine Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos ist nicht zu erwarten. Eine signifikante Erhöhung der betriebsbedingten Tötungs- und Verletzungsrisiken der Schlingnatter ist aufgrund der Vorbelastung der bestehenden Bundesstraße nicht anzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt diesen Ausführungen. Die Ausgleichsmaßnahme A 2 liegt in unmittelbarem Kontakt zur Bahnlinie, die mit ihren Begleitstrukturen als wichtige Biotopverbundachse für Reptilien zu sehen ist. Auf der Ausgleichsfläche ist neben der Entwicklung einer mageren, artenreichen Extensivwiese und einigen Gehölzpflanzungen die Anlage von Habitatelementen für Reptilien in Form von Kies-, Sand-, und Steinhaufen sowie Wurzelstöcken vorgesehen. Die Notwendigkeit zur Anordnung von ergänzenden Maßnahmen, zum Beispiel in Form von sogenannten vorgezogenen CEF-Ausgleichsmaßnahmen, wird nicht gesehen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

Im Untersuchungsraum sind keine Pflanzen der besonders geschützten Arten nachgewiesen. Von potentiellen Vorkommen ist nicht auszugehen. Vorhabenbedingte Schädigungen können sicher ausgeschlossen werden.

2.4.5.2.2.4 Ausnahmeerteilung

Entscheidungen zur Erteilung von artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung werden vorbehalten, da aktuell nur potentielle Gefahren drohen, diese sich aber bis zur Fertigstellung noch verwirklichen können.

Für diesen Fall werden für die heutige Entscheidung die nachfolgenden Erwägungen als Maßstab zu Grunde gelegt: Soweit das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für die besonders und streng geschützten Arten nicht zu vermeiden ist, wird eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig. Für die oben genannten Fledermausarten und Reptilien wird daher die Ausnahme für zulässig und nach Ausschöpfung aller Schutz- und Vermeidungsmöglichkeit als angemessen erachtet. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen die Zulassung erfordern, zumutbare Alternativen dürfen nicht gegeben sein und der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten darf sich nicht verschlechtern. Außerdem dürfen Art. 16 FFH-RL und Art. 9 V-RL der Zulassung nicht entgegenstehen.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen hier vor. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04, in juris, Rn. 573). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG.

Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung gibt es nicht. Hinsichtlich der Planungsvarianten wird auf die Ausführungen unter C 2.4.2 verwiesen. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass die planfestgestellte Lösung auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den dreistreifigen Ausbau und Ersatzneubau der Bahnbrücke Spanberg („Nullvariante“) ist keine Alternative in diesem Sinne bzw. kann keine „zumutbare Alternative“ bzw. „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ darstellen. Die Belange, die für den Straßenbau sprechen, wiegen hier so schwer, dass sie auch die Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen.

Bei der Planlösung wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt. Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Auch diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Straßenbauvorhaben hat zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch bedeutet nicht jeder Verlust eines Individuums eine Verschlechterung des Erhaltungszustands. Auch wenn sich die betreffende Art bereits in einem ungünstigen Erhaltungszustand befindet, ist eine Ausnahme dann nicht ausgeschlossen, wenn sich der Erhaltungszustand weder weiter verschlechtert noch die Wieder-

herstellung eines günstigen Erhaltungszustands behindert wird. Darüber hinaus müssen keine „außergewöhnlichen Umstände“ vorliegen (BVerwG Beschluss vom 17.04.2010, Az 9 B 5/10 in juris).

2.4.5.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

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

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

2.4.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.4.5.4.1 Eingriffsregelung

Das Vorhaben steht auch mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 14 ff. BNatSchG) in Einklang.

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

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

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktio-

nen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Die Pflicht zur Vermeidung umfasst auch die teilweise Vermeidung, d.h. die Minimierung.

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

Bei nicht ausgleichbaren oder ersetzbaren, aber vorrangigen Eingriffen hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

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

2.4.5.4.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP – Unterlage 12) verwiesen.

2.4.5.4.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die verbleibenden erheblichen und nachhaltigen, unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung

im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und –schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 (Stand 25.01.96) in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Auch im Hinblick auf die Bayerische Kompensationsverordnung ergibt sich kein Änderungsbedarf, denn die Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft ist zwar am 1. September 2014 in Kraft getreten, aber nur auf Verfahren anzuwenden, die nach Inkrafttreten der Verordnung zur Genehmigung beantragt werden oder für die der Vorhabenträger die Anwendung beantragt. Dass der Vorhabenträger aufgrund von Einwendungen im Anhörungsverfahren Planänderungen vorgenommen hat, führt zu keiner anderen Beurteilung.

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

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

- Konfliktbereich 1: Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+800

Überbauung / Beseitigung

- von Einzelbäumen
- von dichtem, artenreichem Gehölz
- von Randbereichen einer Extensivwiese (kommunale Ausgleichsfläche)
- einer mageren, ruderalisierten Gras-Krautflur
- eines dichten, breiten sowie alten Gehölzbestandes meist mit eutrophem Unterwuchs und kleinem Röhrichtbestand
- von Birken und Grünlandflächen
- einer artenarmen, teils ruderalisierten Gras-Krautflur mit einzelnen Gebüschchen und Bäumen
- von Grünland- und Ackerflächen
- des Gewässerbegleitgehölzes beim Zellhuber Bach, Verlängerung des Durchlasses

Mit Verbreiterung der Fahrbahn wird die bestehende Barrierewirkung der B 388 verstärkt.

Kleinflächig werden zusätzliche Bereiche des Biotops Nr. 96.3 mittelbar beeinträchtigt, die vorher nicht in der Beeinträchtigungszone lagen.

- Konfliktbereich 2: Bau-km 0+800 bis Bau-km 1+600

Überbauung / Beseitigung

- von dichten, gestuften und vitalen Gehölzbeständen mit meist artenarmen, teils eutrophem Unterwuchs
- von eher artenarmen Gras-Krautfluren

- von Ackerflächen
- von ruderalen, eher artenarmen Gras-Krautfluren entlang der Bahnlinie

Mit Verbreiterung der Fahrbahn wird die bestehende Barrierewirkung der B 388 verstärkt.

Vorübergehend (bauzeitliche Umfahrungsstrecke) werden Ufergehölzsäume am Fäustlinger Graben und landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

Ausgleichsmaßnahme A1 (anrechenbare Fläche 1.132 m²):

Entwicklung einer mageren, artenreichen Extensivwiese und Pflanzung einer Baumreihe entlang eines Teilstückes der angrenzenden GVS

Ausgleichsmaßnahme A 2 (anrechenbare Fläche 2.808 m²):

Extensivierung und Strukturanreicherung landwirtschaftlich genutzter Flächen durch

- Entwicklung einer mageren, artenreichen Extensivwiese
- Pflanzung von Baumgruppen und Entwicklung von artenreichen Gras- Kraut-säumen im Bereich des Kronenraumes
- Pflanzung von Strauchhecken entlang der angrenzenden Bahnlinie und Ablagerung von Kies-Sand-, Steinhäufen und Wurzelstöcken zur Erhöhung der Strukturvielfalt

Daneben sind zahlreiche Gestaltungsmaßnahmen (G 1 bis G 5) vorgesehen.

Genauere Ausführungen zu den Ausgleichsmaßnahmen sind in Unterlage 12 der Planunterlagen enthalten. Hierauf wird verwiesen.

Als Zeitpunkt für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen wird auf die Auflagen unter A 3.4 verwiesen.

Gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen rechtlich zu sichern und in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten. Der Unterhaltungszeitraum ist von der Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Für Eingriffe mit dauerhafter Überbauung von Flächen ist es aus naturschutzfachlicher Sicht notwendig, auch die entsprechenden Kompensationsflächen dauerhaft bereitzustellen und dem jeweiligen Pflegeziel entsprechend zu unterhalten (A 3.4).

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde Rücksicht genommen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 14) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG). Die Kom-

pensionsmaßnahmen erfolgen auf Flächen, die dem Vorhabenträger bereits zur Verfügung stehen.

Die Stellungnahme der **Unteren Naturschutzbehörde** (Schreiben vom 15.02.2008 und 20.12.2018) wurde mit der Planänderung vom 01.03.2018 und mit den Auflagen in A 3.4 berücksichtigt. Der vorgesehene Ausgleich für die überbaute Ausgleichsfläche bei Prühmühle im Verhältnis 1:1 (Faktor 1) muss nach Auffassung der Regierung nicht geändert werden (A 3.4.12), weil die Extensivwiese in der ersten Vegetationsperiode Wirkung entfalten kann.

Die Forderung des **Bund Naturschutz** (Schreiben vom 26.02.2008), dass das Ausgleichskonzept vollständig umgesetzt werden müsse, ist insoweit sichergestellt, weil die landschaftspflegerische Begleitplanung Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ist. Die Umsetzung erfolgt mit Hilfe einer ökologischen Baubegleitung, die Abnahme nach Fertigstellung bzw. Feststellung, inwieweit das Entwicklungsziel erreicht wurde, erfolgt unter anderem gemeinsam mit der Unteren Naturschutzbehörde (A 3.4).

Die Begrünung der Böschungflächen mit autochthonem Saatgut (Schreiben vom 21.12.2018) ist laut Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 19.02.2020 vorgesehen. Die Anordnung der im Einwendungsschreiben vorgeschlagenen besonderen Unterhaltungspflege der Straßenböschungen wurde aber nicht zugesagt und wird im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses auch nicht angeordnet, weil gerade auf diesem Streckenabschnitt der B 388, der mit bis zu 17.800 Fahrzeugen pro Tag belastet sein wird, die örtlichen Verhältnisse beengt sind und die Verkehrssicherheit hohes Gewicht besitzt sowie der Aufwand für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Rahmen dieser Pflegearbeiten unverhältnismäßig hoch wäre.

2.4.5.4.4 Naturschutzrechtlich Abwägung

Die naturschutzrechtliche Abwägung ist durchzuführen, wenn Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden und nicht vollständig kompensierbar sind. Dabei sind die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege anderen öffentlichen bzw. privaten Belangen gegenüberzustellen. Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.

Die naturschutzrechtliche Abwägung ist ein eigenständiger Verfahrensschritt. Sie ist somit nicht Teil der entsprechenden fachplanerischen Abwägung, sondern eine rein zweiseitige Abwägung zwischen den Interessen an der Vorhabensdurchführung und den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die durch die Genehmigungsbehörde durchzuführen ist.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer 3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet sein wird.

Es hat sich im Verfahren außerdem ergeben, dass selbst im Falle nicht kompensierbarer Beeinträchtigungen hier die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes zurücktreten müssten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

2.4.6 Gewässerschutz

2.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau an Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang und schädliche Gewässerveränderungen sind nicht zu erwarten. Die Vorreinigung des gesammelten Niederschlagswassers ist ausreichend.

Die Stellungnahme des **Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf** wurde mit der Planänderung vom 01.03.2018 und mit den Auflagen in diesem Beschluss berücksichtigt.

Die Wasserrechtsbehörde im Landratsamt Rottal-Inn (Schreiben vom 20.12.2018) hat in ihrer Stellungnahme darum gebeten, weil das Vorhaben am Bauanfang im Bereich von Bau-km 0+100 bis Bau-km 0+400 den Randbereich des festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Rott tangiert, den geringfügigen Retentionsraumverlust darzustellen. Eine entsprechende Auflage kann aber entfallen, da der Vorhabenträger mit der Tektur vom 01.07.2022 die Gradienten der Gemeindeverbindungsstraße Prühmühle – Spanberg am bisherigen Bestand orientiert, so dass der Hochwasserabfluss durch das Bauvorhaben nicht eingeschränkt wird.

2.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Dennoch ist darüber hinaus die Einleitung in einen Vorfluter notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Die Vorgaben der § 27 und § 47 WHG sind beachtet, da kein zusätzlicher Verkehr durch die Maßnahmen hervorgerufen wird und die Entwässerung auf den aktuellen Stand der Technik gebracht wird.

Diese Einleitung ist gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattung wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattung kann gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Sie wird für das gegenwärtige Straßenbauprojekt, das in einem durch Bebauung und Infrastruktur deutlich vorbelasteten Gebiet liegt, unbefristet erteilt, da die Ableitung und Versickerung aller Niederschlagswasser des Gebiets ineinander übergehen. Soweit aus wasserrechtlichen Gründen daher Anpassungen erfolgen müssten, wäre voraussichtlich nur eine übergreifende Verbescheidung zielführend. Insoweit kann der Vorhabenträger (zunächst) unbefristet seine mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmte Lösung umsetzen. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4 angeordneten Auflagen sind Beein-

trüchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Die Wasserrechtsbehörde hat erklärt, dass die wasserrechtlichen Belange ausreichend berücksichtigt wurden (§ 19 Abs. 3 WHG). Die gutachtliche Stellungnahme des **Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf** wurde berücksichtigt (A 4, A 3.3).

2.4.7 Landwirtschaftliche Belange

Das Vorhaben beansprucht auch Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 9,55 ha Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar.

Die Forderung des **Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Deggendorf** (Schreiben vom 22.02.2008) nach vollständiger Entfernung von Straßenbaumaterial bei Rekultivierung von Straßen ist in A 3.6.5 festgehalten.

Die Stellungnahme des **Amtes für Ernährung Landwirtschaft und Forsten, Landshut** (Schreiben vom 13.11.2018 und 17.06.2020) wurde mit Auflagen im Beschluss (A 3.6, A 3.4) berücksichtigt und die Zusage des Vorhabenträger, bei Bäumen einen Mindestabstand von vier Metern und bei Sträuchern von zwei Metern zu angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücken einzuhalten, ist unter A 6.1 festgehalten. Im Übrigen wird auf die Auflage unter A 3.6 verwiesen. Ebenso ist die Zusage, auf Weißdorn bei Pflanzmaßnahmen zu verzichten, in A 6.1 formuliert.

Dass der Vorhabenträger kurzzeitige verkehrliche Behinderungen während der Baumaßnahme nicht gänzlich ausschließen kann, ist nachvollziehbar. Er hat aber zugesagt, dafür Sorge zu tragen, dass angrenzende landwirtschaftliche Nutzflächen während und nach der Baumaßnahme weiterhin bewirtschaftet werden

können. Weiteres ist deshalb nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten.

Die Wege für den landwirtschaftlichen Verkehr sind nach den geltenden Richtlinien (z. B. Richtlinien für den ländlichen Wegebau) ausreichend bemessen. Eine andere Gestaltung wird insoweit von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet, da bei Abwägung der Bewirtschaftungsinteressen und des Verkehrs auf den Wegen sowie der agrarstrukturellen Belange und der Flächeninanspruchnahme der richtlinienkonforme Wegebau als nötig, aber auch ausreichend erscheint. Eine unverhältnismäßige Erhöhung von Fahrten landwirtschaftlicher Fahrzeuge durch Siedlungsgebiete infolge des Bauvorhabens wird nicht gesehen, da der Vorhabenträger im Planfeststellungsverfahren mit Planänderung vom 01.03.2018 von einer Ausweisung dieses Ausbauabschnittes der B 388 zur Kraftfahrstraße abgesehen hat. Hinsichtlich Umwege wird auf C 2.5.1.2.3 verwiesen.

Über Entschädigungsfragen ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

Soweit der **Bayerische Bauernverband** (Schreiben vom 06.03.2008 und 21.12.2018) das Bauvorhaben wegen Nachteilen für den landwirtschaftlichen Verkehr ablehnt, wird zunächst auf die Ausführungen unter C 2.3 verwiesen. Hier ist aufgeführt, dass der Ausbau der B 388 notwendig ist, um den derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Ein Verzicht auf das Vorhaben ist nicht vertretbar. Die Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft wurden mit der Planänderung vom 01.03.2018 durch den Verzicht auf Ausweisung zur Kraftfahrstraße und Anlage eines öFW (BWV Nr. 49a) verbessert.

Das nachgeordnete Wegenetz wird entsprechend den Anforderungen auch für landwirtschaftlichen Verkehr angepasst. Nördlich der B 388 verbleibt die Verbindung vom Kreisverkehrsplatz bei Eggenfelden bis Auhof. Südlich der B 388 wird die vorhandene Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 5) von Eggenfelden in Richtung Haus bis ca. Bau-km 0+905 ausgebaut. Aufgrund von Einwendungen, denen die Planfeststellungsbehörde zur Sicherung eines risikoarmen Begegnungsverkehrs folgt, wird die GVS von bisher 3,5 m auf 4,75 m verbreitert und von etwa Bau-km 0+370 bis Bau-km 0+670 der B 388 wurde sie am südlichen Böschungsfuss der Bundesstraße neu geplant (Planänderung vom 01.03.2018). Weiterführend Richtung Spanberg kann die Gemeindestraße wie bisher genutzt werden. Weitere Verbesserungen, wie z. B. Herstellung einer Ausweichstelle und Verbreiterung der Straße in Teilen zwischen Haus und Spanberg, sind aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht zwingend, können aber nach Auskunft des Vorhabenträgers im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens als sinnvolle Ergänzung gebaut werden, wenn die erforderlichen Grundstücke dafür bereitgestellt werden. Das Kreuzen der B 388 ist höhengleich beim Kreisverkehrsplatz in Eggenfelden und höhenfrei in Spanberg möglich. Die geplanten Brückenbauwerke sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich Abmessungen und Tonnagen moderner landwirtschaftlicher Fahrzeuge ausreichend bemessen. Insgesamt ist festzustellen, dass das nachgeordnete Wegenetz gemeinsam mit den Planänderungen vom 01.03.2018 schlüssig geplant und für landwirtschaftlichen Verkehr geeignet ist und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geändert werden muss.

Eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung ist nach den Planunterlagen vorgesehen und wasserwirtschaftlich überprüft worden. Auflagen hierzu sind insbesondere unter A 3.2, A 3.6.1 und A 4 aufgenommen. Wegen der befürchteten Vernässungsschäden nördlich der B 388 bei Bau-km 1+050 hat der Vorhaben-

träger zugesagt, falls die Verrohrung (BWV Nr. 24) nicht mehr funktionstüchtig sein sollte, diese zu sanieren bzw. zu erneuern (A 6.1) und der Durchlass bei Bau-km 1+760 wurde mit Planänderung vom 01.03.2018 in Abstimmung mit der Wasserwirtschaftsverwaltung als DN 1100 dimensioniert. Er wird mindestens 50 cm in die Gewässersohle eingebunden und mit Sohlsubstrat bedeckt. Der vorhandene Abflussquerschnitt wird laut Stellungnahme des Vorhabenträgers nicht verändert. Eine Verpflichtung des Vorhabenträgers, ein Gewässer (Fäustlinger Graben) zu verlegen, ist durch das Bauvorhaben nicht veranlasst.

Nach A 3.6.2 muss der Vorhabenträger sicherstellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Soweit hier die Erschließung von Grundstücken mit verhältnismäßigem Aufwand zum Beispiel durch die Anlage von Parallelwegen nicht sichergestellt werden kann, beabsichtigt der Vorhabenträger Lösungen in Form von Flächentausch bzw. Flächenzusammenlegungen anzubieten. Gegebenenfalls müssen Grundstücke, die nicht erschlossen werden können, abgelöst werden. Einwendungen von Grundstücksbetroffenen hierzu sind nachfolgend unter C 2.5.2 ff. behandelt.

In Unterlage 1 ist beschrieben, dass aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf dem Bundesstraßenabschnitt versucht wird, den Verkehr auf der B 388 während der gesamten Bauzeit zweispurig aufrecht zu erhalten. Im Einzelfall kann es jedoch erforderlich sein, die B 388 für eine Fahrtrichtung kurzzeitig zu sperren. Gewisse Behinderungen aufgrund des Umleitungsverkehrs können also nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Der Vorhabenträger hat aber zugesagt, ggf. erforderliche Sperrungen auf verkehrsarme Zeiten zu legen (A 6.1).

Forderungen, wie Bodenverdichtungen auflockern, vorübergehend in Anspruch genommene Flächen ordnungsgemäß rekultivieren, Grenzsteine wieder einmessen, Zäune und Weideeinrichtungen wiederherstellen, evtl. Setzungen (baubedingt) nach Beendigung der Baumaßnahme beheben und angeschnittene Drainagen ordnungsgemäß sichern und wiederherstellen, wird der Vorhabenträger laut seiner Stellungnahme vom 19.02.2020 nachkommen. Sie sind unter A 3.6 berücksichtigt, soweit sie nicht im Entschädigungsverfahren zu regeln sind.

Über die Forderungen, dass unwirtschaftliche Restflächen übernommen werden müssen und dass Ersatzland bereitgestellt werden muss sowie über Entschädigungsfragen ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden. Der Vorhabenträger hat aber zugesagt, sich um qualitativ gleichwertige Ersatzflächen und eine angemessene Entschädigung zu bemühen.

In seiner Stellungnahme vom 19.02.2020 hat der Vorhabenträger dargelegt, dass er den Forderungen hinsichtlich Ausgleichsmaßnahmen laut Planunterlagen nachgekommen ist, weil die geplanten Ausgleichsflächen aufgrund der Flächengröße, des Flächenzuschnittes und der Bodenwertigkeit landwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung sind, sich die Ausgleichsflächen bereits in Eigentum des Vorhabenträgers befinden, Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Nutzflächen durch Ausgleichsflächen wegen fehlender Angrenzung landwirtschaftlicher Nutzflächen nicht zu erwarten sind, eine nachhaltige Zerstörung fruchtbarer landwirtschaftlicher Nutzflächen durch Humusabtrag auf den Ausgleichsflächen nicht vorgesehen ist und ein multifunktionaler Ausgleich planerisch berücksichtigt wurde. Das Ausgleichskonzept ist mit der Unteren sowie Höheren Naturschutzbehörde abgestimmt und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausgereift und nachvollziehbar. Es muss nicht, z. B. durch Umstellung auf sog. PIK-Maßnahmen, geändert werden, denn es steht dem Vorhabenträger frei, sich zwischen mehreren gleich geeigneten Konzepten der Kompensation – unter Berücksichtigung des naturschutzfachlichen Maßnahmenziels – für eine zu entscheiden, um zu vermeiden, dass land- oder fortwirtschaftlich genutzte Flächen aus der

Nutzung genommen werden. Die Auswahlüberlegungen und das Konzept sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde geeignet und angemessen.

Waldflächen sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Die mit dem Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere dem Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – verbundenen Einwände werden in einem gesonderten Verfahren weiter behandelt. Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900).

2.4.8 Gemeindliche Belange

Die künftigen Möglichkeiten der bauplanerischen und städtebaulichen Entwicklung werden für die Stadt Eggenfelden und die Gemeinde Hebertsfelden durch das Bauvorhaben nicht bzw. nur unerheblich eingeschränkt.

Der Forderung der **Stadt Eggenfelden** (Schreiben vom 21.02.2008 und 01.01.2019) hinsichtlich Immissionsschutz ist der Vorhabenträger nachgekommen. Die ergänzende schalltechnische Berechnung mit den Verkehrszahlen des Prognosejahres 2030/2035 (Planänderung vom 01.03.2018) hatte Ergänzungen der bis dahin geplanten Lärmschutzmaßnahmen zur Folge. Trotz der Vielzahl von aktiven Schutzmaßnahmen müssen verschiedene Gebäude passiv geschützt werden. Ein sogenannter Vollschutz wäre nur zum Teil mit erheblichem technischen und unverhältnismäßig hohem wirtschaftlichen Aufwand herstellbar.

Es wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4 verwiesen.

Auch der Forderung, die Gemeindeverbindungsstraße Eggenfelden – Haus auszubauen, ist der Vorhabenträger mit Planänderung vom 01.03.2018 nachgekommen. Die GVS (BWV Nr. 5) erhält eine bituminös befestigte Breite von 4,75 m und wird von Bau-km 0+370 bis Bau-km 0+670 neu trassiert und an den südlichen Böschungsfuß der Bundesstraße 388 verlegt. Die ursprünglich vorgesehene hochwasserfreie Planung (HW_{100}) der Gemeindeverbindungsstraße (Unterlage 1 vom 20.12.2007 Nr. 5.6: „*Beim Neubau dieses Teilstücks wird die Gradienten der Gemeindestraße auf ca. 200 m Länge um maximal bis zu 35 cm angehoben. Damit bleibt die Straße auch bei einem HW_{100} befahrbar.*“) wurde vom Vorhabenträger aufgegeben, weil entgegen der im Erläuterungsbericht vom 20.12.2007 getroffenen Aussage, dass der entstehende Retentionsraumverlust minimal sei und aufgrund der Geringfügigkeit nicht ausgeglichen werden müsse, doch ein relevanter Retentionsraumverlust entstünde der auszugleichen wäre und neue Grundbetroffenheiten auslösen würde. Es müsste ein Retentionsraumverlust von mindestens 400 m³ ausgeglichen werden. Dies wäre im (nahen) Umfeld des Bauvorhabens mit hohem Grundwasserstand mit verhältnismäßigen Mitteln nur sehr schwierig zu erreichen. Außerdem können bei einer Gradientenhebung negative Auswirkungen insbesondere im Bereich von Prühmühle 2 nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Da auch die bestehende Zufahrt um etwa 25 cm angehoben werden müsste, ist ein zusätzlicher Aufstau bei Hochwasserereignissen mit höheren Jährlichkeiten anzunehmen. Die Gefahr von Schäden durch Überschwemmungen würde damit erhöht. Deshalb sieht der Vorhabenträger nunmehr vor, eine Behelfszufahrt mit Schranke bei ca. Bau-km 0+880 (Rechtseinbiegen in die Bundesstraße, Rechtsabbiegen von der Bundesstraße) herzustellen, um die Erschließung und Erreichbarkeit des Bereiches südlich der B 388 zwischen Eggenfelden und Haus auch bei größeren Hochwasserereignissen (ab ca. HQ 20) sicherzustellen. Die Rahmenbedingungen für eine Freigabe der Schranke wird der Vorhabenträger mit der Stadt Eggenfelden und den örtlichen Rettungskräften abstimmen. Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten.

Mit Planänderung vom 01.03.2018 sieht der Vorhabenträger von einer Ausweitung dieses Ausbauabschnittes der B 388 zur Kraftfahrstraße ab, weil das be-

stehende Parallelwegenetz hierfür nicht ausreichend ausgebaut ist und teilweise durch Siedlungsgebiete verläuft.

Die Geh- und Radwegeführung im Bereich des Altenburger Kreisverkehrsplatzes wurde vom Vorhabenträger nochmal überprüft. Da eine höhengleiche Verlängerung des vorhandenen Geh- und Radweges und damit Querung des Bypasses aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht in Frage kommt, wurde als Alternative zur beantragten Planung ein Unterführungsbauwerk untersucht. Diese Variante wäre zwar kürzer, wird aber für Fußgänger und Radfahrer unattraktiv beurteilt (Tunnelwirkung, Nutzung in der Nacht), weil das Unterführungsbauwerk mit einer Länge von etwa 35 m hergestellt werden müsste. Der Vorhabenträger geht davon aus, dass die Unterführung deshalb nicht bzw. selten genutzt würde. Die Erhöhung der Sicherheit für die Nutzer und der geringere wirtschaftliche Aufwand bei Herstellung und Unterhalt gleicht die Mehrlänge (ca. 450 m) und den höheren Flächenverbrauch aus. Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Argumentation.

Wie bei der Stadt Eggenfelden dargestellt, wurde dem Einwand der **Gemeinde Hebertsfelden** (Schreiben vom 11.03.2008 und 16.01.2019) hinsichtlich Lärmschutz gefolgt, indem verschiedene Verbesserungen und Ergänzungen vorgenommen wurden. Die Planänderungen, die Teilplanfeststellung betreffend, sind in den festgestellten Planunterlagen dargestellt.

Der Durchlass für den Fäustlinger Graben wurde in Abstimmung mit der Wasserwirtschaftsverwaltung als DN 1100 dimensioniert. Er wird mindestens 50 cm in die Gewässersohle eingebunden und mit Sohlsubstrat bedeckt. Der vorhandene Abflussquerschnitt wird also nicht verändert (Planänderung vom 01.03.2018).

Die Einwendungen wegen der geforderten Hinweisschilder für ein Autohaus sind in einem gesonderten Verfahren zu behandeln. Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich nämlich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900).

2.4.9 Sonstige öffentliche Belange

2.4.9.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3 wird verwiesen.

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+900) mit Ersatzbau für die Bahnbrücke. Der Abschnitt östlich davon und die damit verbundenen Einwände, insbesondere hinsichtlich der Anlagen der **Energienetze Bayern GmbH & Co. KG** im Bereich des Knotenpunktes B 388 / PAN 20 (Schreiben vom 05.03.2008, 23.12.2018 und E-Mail vom 25.06.2020), sind in einem gesonderten Verfahren zu behandeln (A 1, C 2.2).

Die Forderungen der **Bayernwerk Netz GmbH** (Schreiben vom 07.04.2008 und 20.12.2018) wurden in den Auflagen 3.1 und A 3.2 berücksichtigt. Das Bauwerksverzeichnis wurde („Bayernwerk Netz GmbH“) korrigiert.

Die Informationspflicht vor Baubeginn, die von der **Deutschen Telekom Technik GmbH** (Schreiben vom 22.11.2018) verlangt wird, ist in Auflage A 3.1 berücksichtigt. Die Pflicht zur Beachtung von Kabelschutzanweisungen ist mit einer Auflage unter A 3.2 festgehalten. Über die Kostentragung ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

Die Forderungen von **Vodafone und Vodafone Kabel Deutschland GmbH** (Schreiben vom 27.12.2018) wurden mit den Auflagen unter A 3.1 und A 3.2 berücksichtigt. Über die Kostentragung von notwendigen Leitungsverlegungen im Zuge des Bauvorhabens ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden. Der Vorhabenträger wird sich laut seiner Stellungnahme vom 19.02.2020 mit der Vodafone GmbH in Verbindung setzen. Dabei werden genauere Regelungen zur Kostentragung vereinbart.

2.4.9.2 Denkmalschutz

Nach Mitteilung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege ist im Bereich des Ausbaus der Bundesstraße 388 eine Vermutungsfläche (V-2-7542-0002) eingetragen.

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Bodendenkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten „... ist in der Nähe ein Bodendenkmal bekannt. Es handelt sich um einen Burgstall des hohen und späten Mittelalters (D-2-7542-0007) und um die im Boden erhaltenen Reste des zugehörigen Wirtschaftshofes und der Mühle. Daher ist im Bauabschnitt eine Vermutung eingetragen worden.“, haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Bauausführung nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG.

Die unter A 3.7 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabenträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erfor-

derlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten (A 3.1) kann zum einen die ggf. notwendige Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden (Vereinbarung). Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabenträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

2.4.9.3 Fischereiliche Belange

Die Stellungnahme der **Fachberatung für Fischerei im Bezirk Niederbayern** (Schreiben vom 04.02.2008, 14.12.2018 und 25.06.2020) wurde mit Auflagen unter A 3.1, A 3.2, A 3.3, A 3.4, A 6.1 und A 3.7.3 berücksichtigt. Die Fischereiberechtigten konnten sich am Verfahren beteiligen. Mit E-Mail vom 25.06.2020 wurden noch Maßnahmen hinsichtlich der Einleitungsstelle E 2 gefordert. Im Übrigen bestand Einverständnis mit den Ausführungen bzw. Anmerkungen des Vorhabenträgers. Der Vorhabenträger hat bezüglich der Einleitungsstelle E 2 zugesagt, an der GVS Prühmühle bei der Ableitung in Richtung Altwasserarm einen Absetzschacht vorzuschalten, um einer Verlandung des Altwasserarms durch die Einleitungsstelle E 2 entgegenzutreten. Dieser kann in regelmäßigen Intervallen über die GVS Prühmühle angefahren, gewartet und entleert werden. Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten. Im Übrigen wird auf die Auflage A 4.3.3 verwiesen, wonach dem Straßenbaulastträger die Unterhaltung des Gewässers insoweit obliegt, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist. Der ursprünglich geforderten Verlegung der Einleitungsstellen E 2 muss insoweit nicht nachgekommen werden.

Der **Landesfischereiverbandes Bayern e. V.** regt in seinem Schreiben vom 20.12.2018 an, zu prüfen, ob im Rahmen von weiteren Minimierungs- oder Ausgleichsmaßnahmen die Lebensraumbedingungen von Gewässern verbessert werden können.

Das Ausgleichskonzept, das mit der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde abgestimmt ist, muss nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geändert werden. Der Vorhabenträger hat aber zugesagt, soweit sich im Zuge der Bauausführung die Notwendigkeit zusätzlicher Ausgleichflächen ergibt, oben genannte Maßnahmen – nach Prüfung – in das Ausgleichskonzept zu integrieren (A 6.1).

Die Einwendungen des **Fischereiberechtigten am Hausleitner Bach** (Schreiben vom 27.12.2018) sind in einem gesonderten Verfahren zu behandeln. Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900).

2.4.9.4 Landkreis Rottal-Inn, Kreisstraßenverwaltung

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.4.9.5 Bahn

Die Stellungnahme des **Eisenbahn-Bundesamtes** (Schreiben vom 15.02.2008, 19.12.2018 und 25.06.2020) wurde unter A 3.7.2 berücksichtigt.

In A 3.7.2.1 ist die Zusage des Vorhabenträgers festgehalten, dass ein Grunderwerb von Flächen der Deutschen Bahn AG grundsätzlich nicht angestrebt wird und – soweit Maßnahmen auf Grundstücken der DB AG erforderlich sind – nach Zustimmung der Südostbayernbahn / Deutsche Bahn AG DB Immobilien eine Vereinbarung bzw. ein Gestattungsvertrag hinsichtlich der Grundinanspruchnahme mit Regelungen zur Unterhaltslast abgeschlossen wird. Hier ist auch festgehalten, dass Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen dem Genehmigungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes unterliegen.

Die Stellungnahme der **Südostbayernbahn DB RegioNetz Infrastruktur GmbH** (Schreiben vom 15.01.2019) wurde mit den Auflagen unter A 3.7.2 berücksichtigt. Den Abbruch der Schwergewichtsmauern der alten Straßenüberführung in Abstimmung mit der Südostbayernbahn hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme zugesagt (A 6.1).

Laut Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 19.02.2020 wurde die Einmündung im Bereich des Bahnüberganges Hebertsfelden 2, Bahn-km 73,778, aufgrund von Einwendungen (Schreiben der DB Services Immobilien GmbH vom 28.02.2008) bereits in der Tektur vom 01.03.2018 um drei Meter nach Norden verschoben, so dass ein Abstand von 30 m vom Straßenkreuzungspunkt (neue Unterführungsrampe – bestehende GVS nach Rackersbach) zur Gleisachse vorliegt. Die Überprüfung der Befahrbarkeit mittels Schleppkurven hat er zugesagt. Damit der Sachverhalt aktuell überprüft werden kann, wurde die Forderung, dass die Straßenführung mittels Schleppkurven überprüft werden muss, und hinsichtlich des Abstandes (30 m) Straßenkreuzungspunkt – Gleis, mit einer Auflage in A 3.7.2.3 festgehalten.

Die Abstände von Bahn km 73,778 bis Bahn km 74,050 zwischen Bahnkörper und Straßenkörper wurden im Schreiben vom 28.02.2008 (DB Services Immobilien GmbH) vorgetragen. Der Vorhabenträger hat daraufhin in seiner Stellungnahme vom 10.02.2014 u. a. Abstände beschrieben und Schutzmaßnahmen vorgestellt. Im Erörterungstermin am 08.04.2014 bestand grundsätzlich Einverständnis mit diesen Ausführungen. Allerdings wurden Detailabstimmungen für notwendig erachtet. Deshalb ist hinsichtlich der Nähe von Bahnkörper und Straßenkörper die Vorlage von Querschnitten und eine Abstimmung in A 3.7.2.6 angeordnet.

Die Stellungnahme der **Deutschen Bahn AG DB Immobilien Region Süd Kompetenzteam Baurecht** (Schreiben vom 21.01.2019) wurde mit den Auflagen unter A 3.7.2 berücksichtigt. Es wird auch auf oben gemachte Ausführungen verwiesen.

Um eine Erhöhung des Beurteilungspegels (Verkehrslärm) rückliegender Immissionsorte durch Reflexionen der Bahnschallquelle an der Rückseite der Lärmschutzwände zu vermeiden, werden laut Planunterlagen die Lärmschutzwände 1 bis 4 (Bau-km 0-025 bis Bau-km 0+910) mit absorbierender Rückseite hergestellt. Weitergehende Entscheidungen hinsichtlich Immissionsschutz sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung nicht veranlasst.

Der von der **DB Services Immobilien GmbH** (Schreiben vom 28.02.2008) geforderte Mindestabstand von 5 m zwischen dem Straßenrand des Betriebsweges (BWV Nr. 25) und Gleisachse wurde vom Vorhabenträger laut seiner Stellung-

nahme vom 19.02.2020 in der Planung umgesetzt. Damit eine aktuelle Überprüfung erfolgen kann, wurde eine Abstimmung unter A 3.7.2.6 festgehalten.

2.4.9.6 Buslinien

Die **Regionalbus Ostbayern GmbH** (Schreiben vom 21.12.2018) befürchtet erhebliche Behinderungen des Linienbusverkehrs, wenn Anschlussstellen gleichzeitig gesperrt würden.

In Unterlage 1 ist beschrieben, dass aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf dem Bundesstraßenabschnitt versucht wird, den Verkehr auf der B 388 während der gesamten Bauzeit zweiseitig aufrecht zu erhalten. Hierzu sind entsprechende Bauumfahrungen geplant. Im Einzelfall kann es aber erforderlich sein, die B 388 für eine Fahrtrichtung kurzzeitig zu sperren. Die ggf. erforderlichen Sperren will er auf verkehrsarme Zeiten legen (A 6.1). Gewisse Behinderungen für den Linien- und Schulbusverkehr infolge des Bauvorhabens können also nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Deshalb wird der Vorhabenträger mit Auflagen (A 3.1 und A 3.2) verpflichtet, sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Regionalbus Ostbayern GmbH in Verbindung zu setzen, damit Lösungen zur Aufrechterhaltung des Linien- und Schulbusverkehrs gefunden und Behinderungen vermieden werden können.

2.5 Private Einwendungen

2.5.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

2.5.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 2,6 ha Fläche (Unterlage 14) aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Risiko von Folgeschäden, Immissionsänderungen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt, berührt.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlen, also z. B. ein deshalb als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich evtl. Nebeneinkünfte (Ferien auf dem Bauernhof, Pensionspferdehaltung) abzüglich der Festkosten, eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 € / Jahr ergeben. Die Verhältnisse in der Landwirtschaft lassen derzeit jedoch entsprechende Gewinne bei einer Vielzahl von Betrieben nicht zu, so dass man die Existenzfähigkeit eines Betriebes in Zweifelsfällen zugunsten des Betriebes anhand der durchschnittlichen Privatentnahmen der Betriebsleiterfamilie (rund 20.000 € / Jahr) oder sogar nur der Entnahmen für die Lebenshaltung (rund 15.000 € / Jahr) misst. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 22.000 € bis 25.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 25.000 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenz dar. Die Prüfung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde darf aber - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - nicht die Augen vor einer Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, die dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine - immerhin - eingeschränkte Existenzgrundlage sichert, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt (BVerwG vom 14.4.2010 Az. 9 A 13/08).

Unterschreitet bei einem Vollerwerbsbetrieb der durch die Straßenbaumaßnahme ausgelöste Flächenverlust 5 % der gesamten anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche, scheidet im Regelfall eine Existenzgefährdung aus. Nach Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre können derart geringe Flächenverluste durch eine entsprechende Betriebsorganisation im Regelfall ohne Nachteile ausgeglichen werden. Anderes kann allenfalls dann gelten, wenn im Einzelfall besondere Bewirtschaftungserfordernisse (z.B. bei Sonderkulturen) vorliegen. Vorübergehende Inanspruchnahmen, z.B. für Arbeitsstreifen, Ablagerungsflächen oder ähnliches, werden im Regelfall die Existenzfähigkeit nicht nachteilig beeinträchtigen, da diese Flächen dem Betrieb nicht auf Dauer entzogen werden und für die Zeit der Inanspruchnahme zudem eine Nutzungsausfallentschädigung gezahlt wird. Die Planfeststellungsbehörde kann daher regelmäßig bei einer Landinanspruchnahme bis zu diesem Anhaltswert ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung oder -vernichtung nicht eintritt (BVerwG vom 14.04.2010, Az 9 A 13/08, in juris Rn. 27).

Der Vorhabenträger kann laut seinen Stellungnahmen vom 10.02.2014 und 19.02.2020 für den Fall, dass sich im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen Existenzgefährdungen ergeben sollten, (Teil-)Flächen aus folgenden Grundstücken als Ersatzland zur Verfügung stellen:

Gemarkung	Flnr.
Linden	103/0
Falkenberg	1210/0

Gemarkung	Flnr.
Falkenberg	490/0

Außerdem stehen laut Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 19.02.2020 weitere Grundstücke als Ersatzland zur Verfügung.

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u. U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulasträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

2.5.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Zum Lärmschutz wird auf die Ausführungen unter C 2.4.4.1 ff. verwiesen.

2.5.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe und bei der Variantenabwägung.

2.5.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen der planerischen Abwägung rechtliche Bedeutung, insbesondere wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet würde und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden. Zeichnet sich hingegen ohne eine Landabfindung letztlich eine Existenzvernichtung als eine reale Möglichkeit ab, so ist dies als zu beachtender privater Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung einstellen. Ist in einem derartigen Fall die Frage der Existenzvernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung jedoch ausschlaggebend, ist zu klären, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände zu dem Ergebnis kommt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG vom 28.01.1999, UPR 1999, 268; BVerwG vom 14.04.2010, Az 9 a 13/08, in juris Rn. 36).

2.5.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung von Entschädigungsansprüchen ist zusätzlich festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

2.5.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage 3.6.3 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

2.5.1.2.5 Vertretungskosten

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Rechtsvertretungskosten kann dem Straßenbaulastträger nicht auferlegt werden.

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß § 19 Abs. 2 FStrG oder Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im Übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

Eine analoge Anwendung des § 80 VwVfG scheidet aus, denn er betrifft ausdrücklich nur Rechtsbehelfsverfahren, setzt also voraus, dass bereits eine Verwaltungsentscheidung ergangen ist, die unanfechtbar zu werden droht (BVerwG, NVwZ 1990, 59). Die Erstattung ist auch hier nicht in allen Fällen angeordnet, sondern nur, soweit der Widerspruch erfolgreich ist.

Eine Erstattung kommt also im Ergebnis nur in den gesetzlich geregelten Fällen in Betracht (BayVGH vom 26.06.1998, DÖV 1999, 80).

2.5.2 Einzelne Einwender

2.5.2.1 Von den Rechtsanwälten **Labbé und Partner** vertretene Mandanten (Schreiben vom 10.03.2008, 21.12.2018, 18.06.2020 und 26.10.2022)

Allgemeine Einwendungen:

Planrechtfertigung / Varianten:

Der Ausbau der B 388 im Abschnitt zwischen Eggenfelden und Auhof ist insbesondere notwendig, weil damit das Ein- und Ausfahren erleichtert wird, das Überholen in Richtung Pfarrkirchen gezielt geregelt sowie der Kolonnenbildung und dem Überholdruck auf der hoch belasteten Bundesstraße begegnet werden kann. Unfallhäufungen der Vergangenheit sollen so vermieden werden. Außerdem muss das Brückenbauwerk über die Bahnlinie Passau-Neumarkt St. Veit, das erhebliche Schäden aufweist, erneuert werden. Bei einem weiterführenden Ausbau – insbesondere des Knotenpunktes B 388 / PAN 20 – sind die positiven verkehrlichen Auswirkungen des hier beantragten Bauvorhabens für die Bundesstraße 388 noch günstiger zu sehen. Jeder Abschnitt ist für sich selbst verkehrswirksam. Hinsichtlich Planrechtfertigung wird auch auf die Ausführungen unter C 2.3 verwiesen. Vernünftige Alternativen zum Ausbau oder zur Lage der Erweiterung liegen nicht vor (C 2.4.2).

Verkehrslärmschutz:

Die Verkehrslärberechnung wurde unter Mitwirkung des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz und des Sachgebietes Immissionsschutz der Regierung überprüft. Das Konzept ist mit den Planänderungen vom 01.03.2018 und der Tektur vom 22.05.2023 (Erhöhung der Lärmschutzwand (BWV Nr. 41) bei Spanberg um 0,5 m) schlüssig und nachvollziehbar und muss nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht korrigiert werden.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden – auch aufgrund von Einwendungen – mit einer prognostizierten Verkehrsmenge ($DTV_{2030/2035}$) auf der Bundesstraße 388 von 17.800 Kfz/24h ($M_{Tag} = 1025 \text{ Kfz/h}$ p_{Tag} (Lkw-Anteil) = 8%, $M_{Nacht} = 175 \text{ Kfz/h}$ p_{Nacht} (Lkw-Anteil) = 14%) neu erstellt und verschiedene Verbesserungen und Ergänzungen hinsichtlich Lärmschutz vorgenommen (u. a. Deckblätter vom 01.03.2018). Insbesondere die vorhandene Lücke in der aktiven Lärmschutzwand von Bau-km 0+400 bis Bau-km 0+650 wurde geschlossen und die Lärmschutzanlagen wurden zum Teil erhöht.

Die Ermittlung der Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden aktuellen Daten. Grundlage für die Verkehrsprognose ist eine Verkehrsuntersuchung vom 12.10.2017. Sie muss, auch wenn im Erörterungstermin 2014 eine nach der sogenannten Trendprognose – auf Basis der Verkehrsentwicklung 2005 bis 2010 – berechnete höhere Verkehrsbelastung genannt wurde, nicht geändert werden.

Damit gegenüberliegende Wohngebäude durch Reflexionen von der Lärmschutzwand nicht zusätzlich belastet werden, werden die Wände zur Bundesstraßenseite hin hochabsorbierend bzw. absorbierend ausgeführt. Es kommen auch absorbierende Rückseiten zum Einsatz, um Reflexionen der Bahnschallquelle bzw. Straßenschallquelle an der Rückseite der Lärmschutzwände zu vermeiden. Dies entspricht den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) und muss nicht geändert werden.

Für verschiedene Wohngebäude (überwiegend Einzelanwesen bzw. Streubebauung im Außenbereich) südlich der Bundesstraße sind Lärmschutzmaßnahmen in Form von passivem Lärmschutz vorgesehen. Möglichkeiten, diese Wohngebäude mit verhältnismäßigem technischen und wirtschaftlichen Aufwand aktiv mit Lärmschutzwänden oder -wällen zu schützen, werden nicht gesehen. Nach

Angaben des Vorhabenträgers sind zwar grundsätzlich Geländemodellierungen denkbar, wenn die notwendigen Grundstücksflächen zur Verfügung gestellt werden und Fachgesetze des Naturschutzes, Wasserrechts etc. nicht entgegenstehen, und der Einsatz von Betongleitwänden bzw. Blendschutzwänden wird in Erwägung gezogen. Eine verpflichtende Anordnung im Planfeststellungsbeschluss ist aber nicht geboten.

Das für die schallschutztechnische Berechnung der Teilplanfeststellung (Tektur vom 01.07.2022) verwendete Datenmaterial wurde überprüft. Eine Änderung der Berechnung ist nicht veranlasst.

Der Einsatz eines lärmindernden Belages, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von -2 dB(A) nach RLS-90 entspricht, ist unter A 3.5.1 angeordnet. Die Anordnung von Straßenbelägen mit höherem Korrekturwert wäre unverhältnismäßig. Sogenannte Flüsterbeläge wären aufgrund der hohen Herstellungs- und Unterhaltskosten sowie der speziellen Anforderungen an den Winterdienst nicht wirtschaftlich anzuwenden.

Im Übrigen wird auf C 2.4.4.1 und die Ausführungen bei den Einzeleinwendungen verwiesen.

Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Betrieben:

Der Einwand Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe wird mit dem entsprechenden Gewicht in die Abwägung eingestellt. Die für den Ausbau der Bundesstraße 388 im planfestgestellten Umfang sprechenden Interessen der Allgemeinheit sind jedoch so gewichtig, dass sie sich gegen die entgegenstehenden privaten/betrieblichen Belange durchsetzen.

Die Planfeststellungsbehörde geht auf Grund der im Verfahren bekannt gewordenen Sachverhalte davon aus, dass keine Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe eintreten werden. Konkret wurden im Planfeststellungsverfahren keine Existenzgefährdungen geltend gemacht. Der Vorhabenträger hat aber in seiner Stellungnahme erklärt, dass, soweit Existenzgefährdungen im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen festgestellt werden, Ersatzland zur Verfügung gestellt und der Verlust von landwirtschaftlicher Fläche aufgefangen werden kann.

Unwirtschaftliche Restflächen, Zufahrten

Zu den Forderungen, die Unwirtschaftlichkeit der Restflächen bereits im Planfeststellungsverfahren verbindlich festzustellen, sowie den Vorhabenträger mittels Auflage zu verpflichten, diese Flächen gegen angemessene Entschädigung zu übernehmen, wird auf C 2.5.1.2.1 verwiesen. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges und demnach im Entschädigungsverfahren zu behandeln (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen. Das Entstehen solcher Restflächen wird aber in der Abwägung der einzelnen Belange Grundbetroffener berücksichtigt.

Nach A 3.6.2 muss der Vorhabenträger sicherstellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Soweit dies nicht sichergestellt werden kann, beabsichtigt der Vorhabenträger Lösungen in Form von Flächentausch bzw. Flächenzusammenlegungen anzubieten. Gegebenenfalls müssen Grundstücke, die nicht erschlossen werden können, abgelöst werden. Auf die Einwendungen der Grundstücksbetroffenen wird verwiesen.

Krafffahrstraße, Nachgeordnetes Wegenetz:

Das nachgeordnete Wegenetz wird entsprechend den Anforderungen auch für landwirtschaftlichen Verkehr angepasst. Nördlich der B 388 verbleibt die Verbindung vom Kreisverkehrsplatz bei Eggenfelden bis Auhof. Südlich der B 388 wird die vorhandene Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 5) von Eggenfelden bis Haus bei ca. Bau-km 0+905 ausgebaut. Sie wird von bisher 3,5 m auf 4,75 m verbreitert und von etwa Bau-km 0+370 bis Bau-km 0+670 der B 388 wurde sie am südlichen Böschungsfuss der Bundesstraße neu geplant (Planänderung vom 01.03.2018). Weiterführend Richtung Spanberg kann die Gemeindestraße wie bisher genutzt werden. Weitere Verbesserungen (Ausweichstelle, Verbreiterung) sind hier von Seiten des Vorhabenträgers grundsätzlich vorgesehen, wenn u. a. die dafür erforderlichen Grundstücke zur Verfügung gestellt werden. Das Kreuzen der B 388 ist höhengleich beim Kreisverkehrsplatz in Eggenfelden und teilhöhenfrei in Spanberg in ausreichendem Maße möglich. Insgesamt ist festzustellen, dass das nachgeordnete Wegenetz schlüssig geplant und für landwirtschaftlichen Verkehr geeignet ist und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geändert werden muss. Mit Planänderung vom 01.03.2018 sieht der Vorhabenträger im Planfeststellungsverfahren von einer Ausweisung dieses Ausbaubereiches der B 388 zur Krafffahrstraße ab. Auch dies wirkt sich günstig für den landwirtschaftlichen Verkehr aus. Weitere Auflagen hierzu sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in diesem Verfahren nicht veranlasst.

Beweissicherung Gebäude:

Der Vorhabenträger hat zugesagt, eine Beweissicherung für vom Bauvorhaben betroffene Gebäude vorzunehmen (A 6.1). Die Bestandsaufnahmen erfolgen nach einer Gefährdungsbeurteilung durch einen Gutachter. Weitergehende Auflagen sind nicht geboten.

Oberflächenentwässerung, Private Wasserversorgungsanlagen:

Eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung ist nach den Planunterlagen vorgesehen und wasserwirtschaftlich überprüft worden. Auflagen hierzu sind insbesondere unter A 3.2, A 3.3, A 3.6.1 und A 4 formuliert. Hinsichtlich der Durchführung einer Beweissicherung vor Baubeginn bezüglich Qualität und Quantität des Wassers von privaten Wasserversorgungsanlagen wird auf die Auflage 6.1.1 verwiesen.

Rekultivierung:

Die Forderungen hinsichtlich Humuslagerung und Rekultivierung von vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sind in Auflage A 3.6.5 berücksichtigt. Weitere Regelungen sind im Planfeststellungsbeschluss nicht erforderlich bzw. Sache des Entschädigungsverfahrens.

Abschnittsbildung Eggenfelden-Auhof, Auhof-Edhof:

Der Vorhabenträger hat den Ausbau zwischen Eggenfelden und Linden/Edhof aufgeteilt, weil sich beim östliche Abschnitt (Auhof-Edhof) aufgrund der bisherigen Einwendungen ein umfangreicher Tekturbedarf ergibt. An den technischen Änderungen im östlichen Abschnitt wird derzeit parallel zum Teilplanfeststellungsverfahren Eggenfelden-Auhof gearbeitet. Der Vorhabenträger will die Einwendungen und Stellungnahmen, die zum östlichen Planungsbereich eingingen

in der weiteren Planung einbeziehen, ohne die Fixpunkte und zeitlichen Rahmenbedingungen (marode Brücke) des westlichen Planungsteils noch nicht abarbeiten zu können. Der Vorhabenträger hat daher seinen Antrag geändert, zumal er sich mit der Abschnittsbildung eine vereinfachte Abwicklung der vorherrschenden Problemstellungen und somit insgesamt eine Beschleunigung des Verfahrens verspricht. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde stößt die Trennung des Verfahrens auf keine Bedenken, weil jeder Abschnitt eine eigene Planrechtfertigung hat und für sich selbst verkehrswirksam ist. Insoweit ist eine Entscheidung über den Teilplanfeststellungsantrag des Vorhabenträgers möglich. Zu dieser Thematik wird auch auf die Ausführungen unter C 2.2 und C 2.3 verwiesen.

Lange Verfahrensdauer, Entschädigungspflicht Veränderungssperre:

Die lange Verfahrensdauer begründet der Vorhabenträger damit, dass erhebliche Anstrengungen unternommen wurden, um Härtefälle zu vermeiden. Das Entwässerungskonzept sowie das Lärmschutzkonzept wurden zur besseren Berücksichtigung von Einwendungen überarbeitet. Grundstücksverhandlungen (z. B. Gebäudeablösungen) wurden geführt. Die Bemühungen des Vorhabenträgers auf Einwendungen einzugehen, um den Betroffenen – soweit möglich – Verbesserungen und akzeptable Lösungen in der Tekturplanung anbieten zu können sind nachvollziehbar begründet und angemessen. Zeitintensive Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG bzw. mit dem Betreiber der Bahnlinie wurden geführt. Das Verfahren ist auch wegen diesen Abstimmungen fair und rechtsstaatlich verlaufen. Die Betroffenen konnten im Planfeststellungsverfahren ihre Rechte hinreichend wahrnehmen.

Der Forderung nach einer Auflage für Entschädigung dem Grundsatz nach wegen der bereits über zehn Jahre bestehenden Veränderungssperre kann im Planfeststellungsbeschluss nicht nachgekommen werden. Konkrete Baugesuche sind auch innerhalb einer Veränderungssperre möglich und werden je nach Sachlage beurteilt.

Gemeindeverbindungsstraße Prühmühle - Spanberg (BWV Nr. 5):

Die ursprünglich vorgesehene hochwasserfreie Planung (HW_{100}) der Gemeindeverbindungsstraße (Unterlage 1 vom 20.12.2007 Nr. 5.6: „*Beim Neubau dieses Teilstücks wird die Gradienten der Gemeindestraße auf ca. 200 m Länge um maximal bis zu 35 cm angehoben. Damit bleibt die Straße auch bei einem HW_{100} befahrbar.*“) wurde vom Vorhabenträger aufgegeben, weil die im Erläuterungsbericht vom 20.12.2007 getroffene Aussage, dass der entstehende Retentionsraumverlust minimal sei und aufgrund der Geringfügigkeit nicht ausgeglichen werden müsse, nach ergänzender eingehender Untersuchung nicht zutrifft. Es müsste ein Retentionsraumverlust von mindestens 400 m^3 ausgeglichen werden. Dies wäre im (nahen) Umfeld des Bauvorhabens mit hohem Grundwasserstand mit verhältnismäßigen Mitteln nur sehr schwierig zu erreichen. Außerdem können negative Auswirkungen wegen der Gradientenanhebung insbesondere im Bereich von Prühmühle 2 nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Da auch die bestehende Zufahrt um etwa 25 cm angehoben werden müsste, ist ein zusätzlicher Aufstau bei Hochwasserereignissen mit höheren Jährlichkeiten anzunehmen und die Gefahr von Schäden durch Überschwemmungen würde erhöht. Wegen der im Schreiben vom 26.10.2022 vorgebrachten Bedenken zur Befahrbarkeit im Hochwasserfall sieht der Vorhabenträger nunmehr vor, eine Behelfszufahrt mit Schranke bei ca. Bau-km 0+880 (Rechtseinbiegen in die Bundesstraße, Rechtsabbiegen von der Bundesstraße) herzustellen, um die Erschließung und Erreichbarkeit des Bereiches südlich der B 388 zwischen Eggenfelden und Haus auch bei größeren Hochwasserereignissen sicherzustellen. Die Rahmenbedingungen für eine Freigabe der Schranke wird der Vorhabenträger mit der Stadt Eggenfel-

den und den örtlichen Rettungskräften abstimmen. Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten.

Einwendungen einzelner Mandanten:

2.5.2.1.1 **Einwendernummer 201**

(Schreiben vom 10.03.2008, 21.12.2018 und 18.06.2020)

Das Mandat hat sich laut Schreiben der Rechtsanwaltskanzlei Labbé und Partner vom 18.06.2020 erledigt. Die Einwendung wird unter Nr. 7014 weiter behandelt.

2.5.2.1.2 **Einwendernummer 202**

(Schreiben vom 10.03.2008 und 21.12.2018)

Das im Einwendungsschreiben erwähnte Gebäude wurde abgerissen und die von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstücke Flnrn. 825/3, 830/12 sowie 826/5, jeweils Gemarkung Linden, wurden veräußert. Inzwischen wurde vom neuen Eigentümer auf dem Grundstück Flnr. 826/5 ein neues Gebäude errichtet. Die für die Mandantin vorgetragenen Einwände sind insoweit nicht mehr zutreffend. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass sich dieser Teilplanfeststellungsbeschluss auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900) beschränkt. Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.1.3 **Einwendernummer 203**

(Schreiben vom 10.03.2008 und 21.12.2018)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.1.4 **Einwendernummer 204**

(Schreiben vom 10.03.2008 und 21.12.2018)

Die Einwendungen haben sich laut Schriftsatz vom 21.12.2018 erledigt.

2.5.2.1.5 **Einwendernummer 205**

(Schreiben vom 10.03.2008 und 21.12.2018)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Au-

hof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.1.6 Einwendernummer 206
(Schreiben vom 10.03.2008 und 21.12.2018)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.1.7 Einwendernummer 207
(Schreiben vom 10.03.2008 und 21.12.2018)

Wegen der Gründe für den Ausbau der Bundesstraße 388 wird auf die vorstehenden Ausführungen unter C 2.3 verwiesen. Eine für das Wohnanwesen schonendere Gestaltung des Ausbaus wird unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht für vertretbar gehalten. Wie unter C 2.4.2 beschrieben, ist die Verbreiterung der Straße bis Bau-km 0+870 nur südlich der Bundesstraße möglich, weil auf der nördlichen Seite die Bahnlinie Mühldorf - Passau verläuft. Das nachgeordnete Wegenetz muss entsprechend den geänderten Anforderungen angepasst werden. Deshalb wird die GVS (BWV Nr. 5) südlich der B 388 von Eggenfelden bis Haus bei ca. Bau-km 0+905 in einer Breite von 4,75 m ausgebaut. Der Forderung, die Gemeindeverbindungsstraße nach Norden parallel zur Bundesstraße 388 zu verlegen, ist der Vorhabenträger mit Planänderung vom 01.03.2018 nachkommen. Die Erschließung des Anwesens ist über die bestehende Wegeverbindung gesichert. Mit der zusätzlich erforderlichen Grundinanspruchnahme bestand vorbehaltlich einer entschädigungsrechtlichen Einigung Einverständnis im Erörterungstermin.

Hinsichtlich Schlafzimmerfenster, die in Richtung Norden zur B 388 liegen (Nr. 28, Unterlage 11), hat der Vorhabenträger passiven Lärmschutz vorgesehen (A 6.1). Aktive Lärmschutzmaßnahmen können nicht angeordnet werden, weil die rechtlichen Voraussetzungen nicht vorliegen. Aktiver Lärmschutz wäre mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden. Er scheidet für Einzelanwesen im Außenbereich aufgrund des technischen und wirtschaftlichen Aufwandes regelmäßig aus.

Bei einem freiwilligen Lärmschutzwall aus Überschussmassen gibt der Vorhabenträger zu bedenken, dass ein solcher nur bei freiwilliger Grundabtretung hergestellt werden kann. Außerdem dürfen die Fachgesetze zum Naturschutz, zum Wasserrecht, Bodenschutz usw. nicht entgegenstehen. Beim Einsatz von Betongleitwänden, um Reifengeräusche zu reduzieren, dürfen deren Nachteile wie zum Beispiel Schneeräumproblematik und aufwändige Übergangskonstruktionen, nicht unbeachtet bleiben. Insofern können Lärmschutzmaßnahmen auf freiwilliger Basis laut Stellungnahme des Vorhabenträgers derzeit nicht zugesagt werden.

Hinsichtlich Lärmschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen.

Die Verlagerung größerer Verkehrsmengen auf die Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 5) ist nicht zu erwarten, zumal der Verkehrsablauf auf der B 388 mit dem Bauvorhaben verbessert wird. Die Verkehrsbelastung auf der GVS ist inso-

weit bei der schalltechnischen Berechnung und für die Beurteilung nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung nicht maßgebend.

Die Geh- und Radwegführung im Bereich des Altenburger Kreisverkehrsplatzes wurde, wie im Erörterungstermin zugesagt, vom Vorhabenträger nochmal überprüft, mit dem Ergebnis, dass eine technisch und wirtschaftlich vertretbare höhenfreie Lösung nicht verwirklicht werden kann. Als Alternative zur beantragten Planung wurde ein Unterführungsbauwerk untersucht. Diese Variante wäre zwar kürzer, wird aber für Fußgänger und Radfahrer unattraktiv beurteilt (Tunnelwirkung, Nutzung in der Nacht), weil das Unterführungsbauwerk mit einer Länge von mindestens 35 m hergestellt werden müsste. Der Vorhabenträger geht davon aus, dass die Unterführung deshalb nur wenig genutzt würde. Als Ersatz wird ein neuer Geh- und Radweg (BWV Nr. 2) parallel zur Gemeindeverbindungsstraße (Gern – Eggenfelden) gebaut. Der damit entstehende Mehrweg von 450 m ist zumutbar und sicher. Eine höhengleiche Verlängerung des vorhandenen Geh- und Radweges und damit Querung des Bypasses ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zielführend.

Beeinträchtigungen des Grundwassers sind nach Einschätzung des Vorhabenträgers nicht zu erwarten. Auch von Seiten der Wasserwirtschaft, die Stellung zur Baumaßnahme genommen hat, wurden derartige Befürchtungen nicht geäußert. Eine Auflage im Planfeststellungsbeschluss ist insoweit nicht erforderlich.

Wegen privater Wasserversorgungsanlagen und der Beweissicherung von Gebäuden wird auf die Auflagen unter A 6.1 verwiesen.

2.5.2.1.8 **Einwendernummer 208** (Schreiben vom 10.03.2008 und 21.12.2018)

Der dreistreifige Ausbau der B 388, der Bypass für den Altenburger Kreisverkehrsplatz und der Ersatzneubau der Brücke über die Bahnlinie Mühldorf-Passau ist notwendig, um den derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Wegen der Gründe für den Ausbau der Bundesstraße 388 wird auf die vorstehenden Ausführungen und auf C 2.3 verwiesen. Hinsichtlich Ertüchtigung des Brückenbauwerkes über die Bahnlinie wurde die Planrechtfertigung nicht in Frage gestellt.

Eine andere Gestaltung des Ausbaus, die den Grundbedarf mindern würde, wird unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht für vertretbar gehalten. Wie unter C 2.4.2 beschrieben ist der Neubau der Brücke erforderlich, weil das bestehende Brückenbauwerk bereits auffällige Schäden aufweist, die Brücke für die zukünftige Belastung statisch unterbemessen und eine wirtschaftliche Sanierung nicht möglich ist. Ein Neubau an gleicher Stelle wäre technisch aufwendiger und somit kostenintensiver. Außerdem würde bei Errichtung an gleicher Stelle der Verkehr auf der hoch belasteten Bundesstraße und der Bahnstrecke wesentlich länger beeinträchtigt und die Anwohner der betroffenen Umleitungsstrecken würden über einen längeren Zeitraum stark belastet. Da sich eine Verschwenkung der B 388 nach Norden im Bereich der Brücke über die Bahnlinie Mühldorf – Passau allein wegen der Bebauung in Spanberg nicht realisieren lässt, muss das Brückenbauwerk südlich der bestehenden Bahnbrücke errichtet werden. Auf die Grundinanspruchnahme aus den Grundstücken FlNr. 826/2 und 826/16, jeweils Gemarkung Peterskirchen, kann deshalb nicht verzichtet werden.

Der Forderung, einen Anwandweg südlich der Bundesstraße bis zum Kreisverkehrsplatz (4,5 m breit) zu errichten, kommt der Vorhabenträger insoweit nach, als dass die vorhandene Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 5) von Eggenfelden bis Haus bei ca. Bau-km 0+905 ausgebaut wird. Die GVS wird von bisher 3,5 m auf 4,75 m verbreitert und von etwa Bau-km 0+370 bis Bau-km 0+670 der B 388 wurde sie am südlichen Böschungsfuss der Bundesstraße neu geplant (Planänderung vom 01.03.2018). Weitere Verbesserungen, wie z. B. Herstellung einer Ausweichstelle und Verbreiterung der Straße in Teilen zwischen Haus und Spanberg, sind beabsichtigt, wenn die erforderlichen Grundstücke dafür bereitgestellt werden. Weiteres ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht veranlasst.

Die Zufahrt zum Grundstück Flnr. 826/13, Gemarkung Peterskirchen, über den Betriebsweg (BWV Nr. 25, verlängert über das Grundstück Flnr. 826/8, Gemarkung Peterskirchen) wird der Vorhabenträger ermöglichen (Geh- und Fahrrecht). Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten. Die geforderte Breite des Betriebsweges von 4 m (2 x 0,5 m Bankett und 3,0 m Weg) wurde mit Planänderung vom 01.03.2018 berücksichtigt.

Hinsichtlich der Verrohrung (BWV Nr. 24), die laut Einwendungsschriftsatz nicht existiert und errichtet werden müsste, hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 19.02.2020 zugesagt, dass er diese, falls sie nicht mehr funktionsfähig sein sollte, sanieren bzw. erneuern wird. Die Zusage ist unter A 6.1 formuliert. Die geforderte Verrohrung des Grabens bei Bau-km 1+200 bis zur bestehenden GVS Haus wurde mit der Planänderung vom 01.03.2018 berücksichtigt (BWV Nr. 26a).

Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme vom 19.02.2020 zugesagt, sich um Ersatzflächen zu bemühen. In der Planfeststellung scheidet die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland aus den unter C 2.5.1.2.2 genannten Gründen aus.

2.5.2.1.9 Einwendernummer 209
(Schreiben vom 10.03.2008)

Das Anwesen wurde verkauft. Die Einwände sind insoweit für die Mandantin nicht mehr maßgebend. Außerdem ist dieser Teilplanfeststellungsbeschluss auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900) beschränkt. Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.1.10 Einwendernummer 210
(Schreiben vom 10.03.2008 und 21.12.2018)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.1.11 **Einwendernummer 211**

(Schreiben vom 10.03.2008, 21.12.2018 und 18.06.2020)

Der Vorgang ist laut Schreiben vom 18.06.2020 nicht mehr verfahrensrelevant.

Hinweis zur Beurteilung der Einwendungen:

Eine ordnungsgemäße Zufahrt zu den Parkplätzen auf dem Grundstück Flnr. 169, Gemarkung Gern, auch während der Bauzeit und eine Abstimmung mit dem Eigentümer bei ggf. auftretenden Beeinträchtigungen hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 10.02.2014 zugesagt. Ebenso hat er den ungehinderten Zugang Richtung Süden zur Rott zugesichert. Hierzu wird auch auf A 3.6.2 verwiesen.

Nach der Eingriffsregelung des BNatSchG muss der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen ausgleichen oder ersetzen. Soweit nunmehr bereits vorhandene Ausgleichsmaßnahmen von dem Bauvorhaben berührt werden, ist der Vorhabenträger entsprechend der gesetzlichen Vorschriften zum Ausgleich verpflichtet. Dies hat er auch in seiner Stellungnahme zugesagt.

2.5.2.1.12 **Einwendernummer 212**

(Schreiben vom 10.03.2008 und 21.12.2018)

Der Ausbau der Bundesstraße 388 ist notwendig (C 2.3) und in Form der teilplanfestgestellten Trasse vorzugswürdig (C 2.4.2). Wegen des dreistreifigen Ausbaus müssen höhengleiche Zufahrten bzw. Einmündungen geschlossen und das nachgeordnete Wegenetz entsprechend angepasst werden. Nördlich der B 388 verbleibt die Verbindung zwischen Eggenfelden und Auhof. Südlich der B 388 wird die vorhandene Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 5) von Eggenfelden bis Haus bei ca. Bau-km 0+905 in einer Breite von 4,75 m ausgebaut. Weiterführend bis zum Anschluss an die B 388 bei Spanberg kann die Gemeindestraße ggf. mit geringfügigen Verbesserungen wie bisher genutzt werden. Eine durchgehende Parallelstraße von Eggenfelden bis Edhof südlich der B 388 ist nicht vorgesehen und auch nicht notwendig. Es ist davon auszugehen, dass sich insbesondere landwirtschaftlicher Verkehr der B 388 auf die Gemeindeverbindungsstraße verlagern wird. Deshalb muss die GVS an die Abmessungen dieser Fahrzeuge angepasst und kann auf die Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück Flnr. 811/1, Gemarkung Peterskirchen, nicht verzichtet werden.

Mit dem Bauvorhaben wird der Qualitätsstandard der Bundesstraße gesteigert, so dass von einer wesentlichen Erhöhung des Verkehrs auf der GVS im Bereich des Grundstückes Flnr. 811/1 durch sogenannten Schleichverkehr, die eine andere Planungsentscheidung bewirken würde, nicht auszugehen ist. Günstig wirkt sich in diesem Zusammenhang aus, dass der Vorhabenträger mit Planänderung vom 01.03.2018 von einer Ausweisung dieses Ausbauabschnittes der B 388 zur Kraftfahrstraße absieht.

Zu einer Umsetzung einer anderen Linienführung der Gemeindeverbindungsstraße, die ab ca. Bau-km 0+900 parallel zur Bundesstraße 388 bzw. weiterführend parallel zur Bahnlinie bis zur GVS nach Rackersbach verlaufen würde, kann der Vorhabenträger nicht verpflichtet werden. Abgesehen von weiteren Grundstücksbetroffenheiten wäre der technische, wirtschaftliche und naturschutzfachliche Aufwand zu hoch.

Ein Verzicht auf den Ausbau der GVS südlich der B 388 oder eine andere Gestaltung der Straße ist aus o. g. Gründen nicht vertretbar.

Hinsichtlich Lärmschutz hat der Vorhabenträger eine ergänzende schalltechnische Berechnung erstellt. Für den Berechnungspunkt 30 (Unterlage 11) ergeben sich maximale Beurteilungspegel von 58 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht. Da die Grenzwerte der 16. BImSchV (64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht) nicht überschritten werden, können keine Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden. Die Verkehrslärmberechnung wurde überprüft und muss nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht korrigiert werden. Reflexionen der nördlich der B 388 geplanten Lärmschutzwand wurden bei der Berechnung berücksichtigt. Um Reflexionen möglichst gering zu halten wird die Lärmschutzwand in diesem Bereich hochabsorbierend entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) hergestellt.

Der Forderung nach aktivem Lärmschutz von Bau-km 0+600 bis 1+000, mit dem auch Gebäude mit gesetzlichem Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen geschützt würden, kann nicht nachgekommen werden, weil dies mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden wäre. Aktiver Lärmschutz scheidet für Einzelanwesen im Außenbereich aufgrund des technischen und wirtschaftlichen Aufwandes regelmäßig aus.

Bei einem freiwilligen Lärmschutzwall aus Überschussmassen gibt der Vorhabenträger zu bedenken, dass ein solcher nur bei freiwilliger Grundabtretung hergestellt werden kann. Außerdem dürfen die Fachgesetze zum Naturschutz, zum Wasserrecht, Bodenschutz usw. nicht entgegenstehen. Beim Einsatz von Betongleitwänden, um Reifengeräusche zu reduzieren, dürfen deren Nachteile wie zum Beispiel Schneeräumproblematik und aufwändige Übergangskonstruktionen, nicht unbeachtet bleiben. Insofern können Lärmschutzmaßnahmen auf freiwilliger Basis laut Stellungnahme des Vorhabenträgers derzeit nicht zugesagt werden.

Ergänzend wird hinsichtlich Immissionsschutz auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. und C 2.5.2.1 verwiesen.

Wegen der geforderten Beweissicherung für Gebäude und Sicherung einer privaten Wasserversorgungsanlage wird auf die Auflagen unter A 6.1 verwiesen.

2.5.2.1.13 **Einwendernummer 213**

(Schreiben vom 10.03.2008 und 21.12.2018)

Der dreistreifige Ausbau der B 388, der Bypass für den Altenburger Kreisverkehrsplatz und der Ersatzneubau der Brücke über die Bahnlinie Mühlendorf-Passau ist notwendig, um den derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Auf die Ausführungen unter C 2.3 und C 2.4.2 wird verwiesen. Höhengleiche Zufahrten und Einmündungen zur Bundesstraße (BWV Nr. 19) müssen aus Gründen der Verkehrssicherheit geschlossen werden. Deshalb muss das nachgeordnete Wegenetz den neuen Verhältnissen angepasst werden. Hierzu wird die Gemeindeverbindungsstraße von Eggenfelden Richtung Haus (BWV Nr. 5) südlich der B 388 ausgebaut. Auf die Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück FlNr. 811, Gemarkung Peterskirchen, kann deshalb nicht verzichtet werden. Der Forderung, die GVS breiter und damit für Lastkraftwagen besser befahrbar herzustellen, ist der Vorhabenträger durch Planänderung (Deckblatt vom 01.03.2018) nachgekommen. Zu einer Umsetzung einer anderen Linienführung der Gemeindeverbindungsstraße, die ab Bau-km 0+900 parallel zur Bundesstraße 388 bzw. weiterführend parallel zur Bahnlinie bis zur GVS nach Rackersbach verlaufen würde, kann der Vorhabenträger aber nicht verpflichtet werden. Abgesehen von weiteren Grundstücksbetroffenheiten wäre der technische, wirtschaftliche und naturschutzfachliche Aufwand zu hoch. Sollte der Lkw-Stellplatz durch die Maßnahme betroffen sein, hat der Vorhabenträger die Anpassung der Stellplatzfläche in Abstimmung mit dem Grundstücks-

eigentümer zugesichert, wenn dem keine wasserrechtlichen oder naturschutzfachlichen Belange, Rechte Dritter oder sonstigen Belange entgegenstehen. Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten. Im Übrigen wird auf das Entschädigungsverfahren verwiesen.

Über die Forderung bezüglich Räumen und Streuen wird nicht in der Planfeststellung entschieden. Straßenbaulastträger für die Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 5) ist die Stadt Eggenfelden. Die Aufgaben der Straßenbaulast richten sich nach Art. 9 BayStrWG.

Laut ergänzender schalltechnischer Berechnung (Planänderung vom 01.03.2018) liegen beim Berechnungspunkt 29 (Unterlage 11) die Beurteilungspegel (Nachtwerte) über den Grenzwerten der 16. BImSchV. Aktiver Lärmschutz, wie z. B. der geforderte Lärmschutzwall bzw. die geforderte Lärmschutzwand von Bau-km 0+600 bis Bau-km 1+000, kann aber nicht angeordnet werden, weil die Herstellung mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden wäre. Aktiver Lärmschutz scheidet für Einzelanwesen im Außenbereich aufgrund des technischen und wirtschaftlichen Aufwandes regelmäßig aus. Deshalb ist in A 3.5.2 die Erstattung der Kosten für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen unter gewissen Voraussetzungen (24. BImSchV, Verkehrslärmschutzrichtlinien) festgelegt. Ergänzend wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen.

Bei einem freiwilligen Lärmschutzwall aus Überschussmassen gibt der Vorhabenträger zu bedenken, dass ein solcher nur bei freiwilliger Grundabtretung hergestellt werden kann. Außerdem dürfen die Fachgesetze zum Naturschutz, zum Wasserrecht, Bodenschutz usw. nicht entgegenstehen. Beim Einsatz von Betongleitwänden, um Reifengeräusche zu reduzieren, dürfen deren Nachteile wie zum Beispiel Schneeräumproblematik und aufwändige Übergangskonstruktionen, nicht unbeachtet bleiben. Insofern können Lärmschutzmaßnahmen auf freiwilliger Basis laut Stellungnahme des Vorhabenträgers derzeit nicht zugesagt werden.

Der Einsatz eines lärmindernden Belages, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von -2 dB(A) nach RLS-90 entspricht, ist unter A 3.5.1 angeordnet. Die Anordnung von Straßenbelägen mit höherem Korrekturwert wäre mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden und ist hier nicht geboten. Um Reflexionen der neuen Lärmschutzwand möglichst gering zu halten, wird sie in diesem Bereich hochabsorbierend entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) hergestellt.

Die Verkehrsprognose beruht auf einer Verkehrsuntersuchung vom 12.10.2017. Sie muss – auch wenn im Erörterungstermin 2014 eine nach der sogenannten Trendprognose auf Basis der Verkehrsentwicklung 2005 bis 2010 – berechnete höhere Verkehrsbelastung genannt wurde, nicht geändert werden.

Wegen der Forderungen Beweissicherung für Gebäude und Sicherung einer privaten Wasserversorgungsanlage wird auf die Auflagen unter A 6.1 verwiesen. Über Entschädigungsfragen ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

2.5.2.1.14 **Einwendernummer 214**

(Schreiben vom 10.03.2008, 21.12.2018 und 18.06.2020)

Der Vorgang ist laut Schreiben vom 18.06.2020 nicht mehr verfahrensrelevant.

Hinweis zur Beurteilung der Einwendungen:

Das Bauvorhaben ist vernünftigerweise geboten, weil die Bundesstraße 388 im Planfeststellungsbereich aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und des hohen Güter- bzw. Schwerverkehrs ihrer Funktion nicht mehr gerecht wird. Wegen der

generellen Planungsentscheidung und Gestaltung der Straße wird auch auf die vorstehenden Ausführungen (C 2.3 und C 2.4.2) verwiesen.

Beim Kreisverkehr am Bauanfang in Eggenfelden wird für die Verkehrsströme von der B 20 (Gangkofen) bzw. von der GVS (Gern) in Richtung Pfarrkirchen ein sogenannter Bypass angelegt und dabei die bestehende Geh- und Radwegverbindung in Richtung Prühmühle überbaut. Der Bypass muss gebaut werden, weil sich der Knotenpunkt bereits jetzt an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit befindet. Ein Verzicht auf das Vorhaben ist also nicht vertretbar. Als Ersatz wird ein neuer Geh- und Radweg (BWV Nr. 2) parallel zur Gemeindeverbindungsstraße (Gern – Eggenfelden) gebaut. Denkbare Alternativen in Form von höhengleichen Querungsmöglichkeiten beim Bypass, um den entstehenden Mehrweg von ca. 450 m zu verkleinern, sind aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar. Eine höhenfreie Lösung wurde nicht gewählt, weil der Vorhabenträger davon ausgeht, dass die etwa 35 m lange Unterführung nicht genutzt würde.

Immissionsschutzrechtlich ist bei dem Bauvorhaben für diesen Bereich von einer wesentlichen Änderung auszugehen, wenn ein dritter Fahrstreifen an die Bundesstraße 388 zwischen Verknüpfungen (Kreisverkehrsplatz Eggenfelden – teilhöhenfreier Knotenpunkt Spanberg) gebaut wird. Es ist insoweit zu prüfen, ob die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Für das im Einwendungsschreiben genannte Anwesen (Berechnungspunkt Nr. 26 der Unterlage 11) ergeben sich nach der ergänzenden schalltechnischen Berechnung (Planänderung vom 01.03.2018) Beurteilungspegel von 58 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht. Da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (64 dB(A) am Tag, 54 dB(A) in der Nacht) nicht überschritten werden, können keine Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden.

Die schalltechnische Berechnung erfolgte nach den RLS-90 und muss nicht korrigiert werden. Reflexionen durch die Lärmschutzwand (BWV Nr. 10), die zur Straßenseite hin lärmabsorbierend ausgeführt wird, wurden bei der Berechnung berücksichtigt.

Der Forderung, einen Regenwasserschacht an die nordwestliche Ecke des Grundstückes Flnr. 802, Gemarkung Peterskirchen, zu versetzen, hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 10.02.2014 grundsätzlich zugestimmt. Eine entsprechende Maßnahme ist im Entschädigungsverfahren zu regeln. Eine Anordnung im Planfeststellungsbeschluss ist nicht notwendig.

Hinsichtlich der befürchteten Vernässungsschäden auf dem Grundstück Flnr. 800, Gemarkung Peterskirchen, wird auf die Auflage 3.6.1 verwiesen, mit der der Vorhabenträger verpflichtet wird, die Oberflächenentwässerung der Straße so zu gestalten, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Die Unterhaltung der Entwässerungseinrichtungen ist in A 4.3.3 geregelt.

Wegen der Forderungen Beweissicherung für Gebäude und Sicherung einer privaten Wasserversorgungsanlage wird auf die Auflagen unter A 6.1 verwiesen und hinsichtlich der Forderung Zufahrten aufrecht zu erhalten auf A 3.6.2.

Zur Anlage von Parkplätzen westlich Prühmühle kann der Vorhabenträger, da nicht maßnahmenbedingt, nicht verpflichtet werden.

Über Entschädigungsfragen und die Bereitstellung von Ersatzland (C 2.5.1.2.2) ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden. Auch über die geforderte Beleuchtung des Geh- und Radweges ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden. Dies obliegt der Stadt Eggenfelden als künftigem Baulastträger.

2.5.2.1.15 **Einwendernummer 215**

(Schreiben vom 10.03.2008 und 21.12.2018)

Wegen der grundsätzlichen Notwendigkeit des dreistreifigen Ausbaus der B 388, des Bypasses für den Altenburger Kreisverkehrsplatz und des Ersatzneubaus der Brücke über die Bahnlinie Mühldorf-Passau wird auf die vorstehenden Ausführungen unter C 2.3 und C 2.4.2 verwiesen.

Der Einwand hinsichtlich der Gemeindeverbindungsstraße Eggenfelden – Linden nördlich der B 388 (z. B. BWV Nr. 34) betrifft insbesondere den Fall, dass die GVS durchgehend bis zur PAN 20 gebaut wird. Befürchtet wird dann eine höhere Verkehrsbelastung, auch durch Schleichverkehr. Mit der beantragten Teilung des Verfahrens bei Bau-km 1+900 beschränkt sich dieser Teilplanfeststellungsbeschluss auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof und die GVS nördlich der B 388 verbleibt in ihrer Funktion als Verbindung vom Kreisverkehrsplatz bei Eggenfelden bis Auhof weitgehend unverändert, so dass keine nennenswerte Erhöhung der Verkehrsbelastung zu erwarten ist. Auf der Gemeindeverbindungsstraße wird sich überwiegend Anliegerverkehr und landwirtschaftlicher Verkehr – wie auch bisher – einstellen. Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände wie z. B. Ablösung des Betriebsgebäudes bzw. Ersatzbau oder Verlegung der GVS im Bereich des landwirtschaftlichen Betriebes sind (gegebenenfalls) in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln. Zu dieser Thematik hat der Vorhabenträger mit der Planänderung vom 01.03.2018 bereits dargelegt, dass er von der Ausweisung der Bundesstraße 388 zur Kraftfahrstraße absieht.

Gewisse Beeinträchtigungen auf der Gemeindeverbindungsstraße durch ein höheres Verkehrsaufkommen während der Baudurchführung können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Der Vorhabenträger beabsichtigt aber grundsätzlich, den Verkehr auf der B 388 während der gesamten Bauzeit zweispurig aufrecht zu erhalten. Erforderliche Sperrungen sind zu verkehrsarmen Zeiten geplant und Umleitungsphasen werden mit den Betroffenen abgestimmt.

Das Anbringen von Verkehrsspiegeln ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden, sondern eine Frage des Straßenverkehrsrechts und kann bei der Straßenbaulasträgerin – Gemeinde Hebertsfelden – vorgetragen werden.

Die schalltechnische Untersuchung wurde für das Prognosejahr 2030/2035 neu berechnet (Deckblätter vom 01.03.2018). Da die Beurteilungspegel (Erdgeschoss: 65,2 dB(A) am Tag und 58,6 dB(A) in der Nacht, Obergeschoss: 66,3 dB(A) am Tag und 59,7 dB(A) in der Nacht) beim Berechnungspunkt Nr. 43 (Unterlage 11) über den Grenzwerten der 16. BImSchV (64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht) liegen, sind vonseiten des Vorhabenträgers passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen (A 3.5.2). Aktive Lärmschutzmaßnahmen für einzelne Gebäude im Außenbereich wären nach Auffassung des Vorhabenträgers, auch weil die B 388 im betroffenen Bereich im Einschnitt verläuft, unverhältnismäßig. Ebenso wäre der Aufwand für den geforderten Bau einer Stützmauer als Lärmschutzwand bzw. Stützmauer mit Lärmschutzwand im Bereich des Einschnittes der B 388 mit Angleichung des Geländes durch Auffüllung (und ggf. mit Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Richtung Süden) nicht vertretbar. Den Vorschlag „Lärmschutzwand in Eigenregie auf eigenem Grund, Kosten übernimmt Vorhabenträger“ hat der Vorhabenträger mit verschiedenen Varianten untersucht. In der Planfeststellung ist hierüber nicht zu entscheiden.

Die Verkehrsbelastung auf der Gemeindeverbindungsstraße auf dem Streckenabschnitt bei Auhof ist bei der schalltechnischen Berechnung und für die Beurteilung nach der Bundesimmissionsschutzverordnung nicht maßgebend. Die Hauptemissionen für das Anwesen entstehen durch den Verkehr auf der B 388.

Hinsichtlich Immissionsschutz wird ergänzend auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen.

Die Erschließung der Grundstücke Flnrn. 847/5, 847/6, 836/4 und 846/5, jeweils Gemarkung Linden, wird der Vorhabenträger mit Hilfe eines Weges (BWV Nr. 49a) an der südlichen Böschung der Bundesstraße 388 über das Grundstück Flnr. 848, Gemarkung Linden, herstellen. Auch eine Querungsmöglichkeit über den Fäustlinger Graben ist laut Stellungnahme des Vorhabenträgers vorgesehen. Die Planänderung ist in den geänderten Planunterlagen enthalten. Ursprünglich hatte der Vorhabenträger beabsichtigt o. g. Grundstücke zu erwerben und in den Grunderwerbsunterlagen entsprechend gekennzeichnet. Mit der Tektur vom 01.07.2022 wurde der Grunderwerb bzw. die vorübergehende Inanspruchnahme auf die zur Verwirklichung des Bauvorhabens notwendigen Grundstücksflächen beschränkt.

Wegen der Forderungen Beweissicherung für Gebäude und Sicherung einer privaten Wasserversorgungsanlage wird auf die Auflagen unter A 6.1 verwiesen.

Der Durchlass (BWV Nr. 50) für den Fäustlinger Graben ist nach Abstimmung mit der Wasserwirtschaftsverwaltung als DN 1100 dimensioniert. Er wird mit mindestens 50 cm in die Gewässersohle eingebunden und mit Sohlsubstrat bedeckt. Der vorhandene Abflussquerschnitt (DN 800) wird also nicht verändert. Zu Maßnahmen am Fäustlinger Graben südlich der B 388 kann der Vorhabenträger maßnahmenbedingt nicht verpflichtet werden.

Über Entschädigungsfragen, die Bereitstellung von Ersatzland (C 2.5.1.2.2) und auch über Grunderwerb, der nach Angaben der Einwender noch nicht abgeschlossen ist (Grundstücke Flnrn. 836, 846 und 847/9, jeweils Gemarkung Linden), ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden. Der Vorhabenträger ist bestrebt, diese Situation schnellstmöglich zu bereinigen.

2.5.2.1.16 **Einwendernummer 216**

(Schreiben vom 10.03.2008, 21.12.2018, 18.06.2020, 26.10.2022)

Das Vorhaben ist in der planfestgestellten Form notwendig (C 2.3), weil die Bundesstraße 388 im Planfeststellungsbereich aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ihrer Funktion nicht mehr gerecht wird. Eine andere Gestaltung der Straße wird unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht für vertretbar gehalten (C 2.4.2). Möglichkeiten, den für das Bauvorhaben notwendigen Grundbedarf (dauernd bzw. vorübergehend) aus den Grundstücken Flnrn. 826/3, 826/13 und 864, jeweils Gemarkung Peterskirchen, zu verringern, werden nicht gesehen. Nur durch eine Verschwenkung der B 388 im Bereich von Spanberg Richtung Süden kann die Brücke über die Bahn technisch und wirtschaftlich vernünftig hergestellt werden und die Anwohner der betroffenen Umleitungsstrecken werden am wenigsten belastet.

Der Vorhabenträger hatte im Zuge der Planänderung vom 01.03.2018 beabsichtigt das Grundstück Flnr. 826/13 komplett zu erwerben, da die Erreichbarkeit nicht mit hinreichender Sicherheit zugesagt werden konnte. Nach Abstimmungsgeprächen konnte geklärt werden, dass der Mindestabstand des Weges (BWV Nr. 25) zur Bahnlinie eingehalten werden kann. Deshalb hat der Vorhabenträger zugesagt, die Zufahrt zum Grundstück Flnr. 826/13 über den Betriebsweg (BWV Nr. 25, verlängert über das Grundstück Flnr. 826/8, Gemarkung Peterskirchen) zu ermöglichen (Geh- und Fahrrecht). Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten. Im Übrigen wird auf A 3.6.2 verwiesen. Der für die Verwirklichung des Bauvorha-

bens notwendige Grunderwerb wurde in den Grunderwerbsplänen und im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 14.1 und 14.2) korrigiert.

Eine Untersuchung durch den Vorhabenträger, ob der Bach auf dem Grundstück Flnr. 863/2, Gemarkung Peterskirchen, verrohrt werden kann, ergab, dass dies naturschutzfachlich nicht zulässig ist. Da eine Verrohrung des Baches nicht durch das Bauvorhaben verursacht ist, kann keine Entscheidung in der Planfeststellung getroffen werden. Dies trifft auch auf die Wegeverbindung zu den Grundstücken Flnrn. 826/3, 864 und 862, jeweils Gemarkung Peterskirchen, zu. Die Erschließung über das nachgeordnete (öffentliche) Wegenetz wird durch das Bauvorhaben nicht verändert.

Über die Bereitstellung von Ersatzland (C 2.5.1.2.2) und die Übernahme von unwirtschaftlichen Restflächen (C 2.5.1.2.1) kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden. Der Vorhabenträger hat aber zugesagt, sich um Ersatzflächen zu bemühen.

Die im Einwendungsschreiben dargestellte fehlerhafte Bezeichnung von Grundstücken ist in den planfestgestellten Unterlagen korrigiert.

2.5.2.1.17 **Einwendernummer 217**

(Schreiben vom 10.03.2008, 04.04.2017, 21.12.20018 und 18.06.2020)

Das Anwesen und der straßenbaubetroffene Besitzstand nördlich der Bundesstraße wurde von der Bundesrepublik Deutschland erworben. Die Einwendungen wurden mit Schreiben vom 04.04.2017 für erledigt erklärt.

Hinweis zur Beurteilung der Einwendungen:

Möglichkeiten einer für das Wohnanwesen schonenderen Gestaltung des notwendigen Ausbaus der Bundesstraße 388 (C 2.3) werden unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht gesehen. Von Bau-km 0+870 bis Bau-km 1+660 wird die Bundesstraße Richtung Süden verschwenkt, weil in diesem Bereich die Bahnbrücke neu gebaut werden muss.

Bei einer Verschiebung der Bundesstraße nach Norden – im Bereich des Wohnanwesens – könnten die erforderlichen Trassierungselemente (abgestimmte Radienfolge) nicht mehr eingehalten werden. Außerdem hätte eine Verschiebung nach Norden wesentliche Eingriffe in das nördlich der B 388 gelegene Gelände und die in diesem Bereich liegenden Wohnanwesen zur Folge. Die Bundesstraße kann deshalb nicht nach Norden abgerückt werden. Hinsichtlich Variantenabwägung wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.2 verwiesen.

Das Heranrücken zum Anwesen und die Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück Flnr. 848, Gemarkung Peterskirchen, kann also nicht vermieden werden. Der Grundbedarf ist überwiegend zur Herstellung einer ordnungsgemäßen Böschung mit Entwässerungsmulde und eines Weges zur Erschließung der Grundstücke Flnrn. 836/4, 847/5 und 847/6 notwendig.

Die maximalen Beurteilungspegel beim Berechnungspunkt 41 (Unterlage 11) liegen nach der schalltechnischen Berechnung mit Werten von 70 dB(A) am Tag und 64 dB(A) in der Nacht weit über den Grenzwerten (64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht) der 16. BImSchV. Von der Anordnung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden, wird dennoch abgesehen, denn Lärmschutzwände wären nicht bzw. nur sehr eingeschränkt wirksam, weil sie wegen der GVS (BWV Nr. 44) nicht geschlossen ausgeführt werden könnten. Der technische und finanzielle Aufwand wäre enorm, die Wirksamkeit jedoch gering. In Bezug auf die Lärmproblematik verbleibt daher nur die Möglichkeit die Erstattung von passiven Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen.

Im Ergebnis zu o. g. Ausführungen hat der Vorhabenträger (nachvollziehbar) entschieden, das Anwesen – wie gefordert – gegen Entschädigung abzulösen. Eine Entscheidung über die Ablösung kann in der Planfeststellung nicht erfolgen, weil es sich um einen Entschädigungsfall (Grundabtretung) handelt, der nach der rechtlichen Ausgangslage getrennt im Entschädigungsverfahren zu entscheiden ist.

2.5.2.1.18 **Einwendernummer 218**

(Schreiben vom 10.03.2008, 21.12.2018 und 18.06.2020)

Der Vorgang ist laut Schreiben vom 18.06.2020 nicht mehr verfahrensrelevant.

Hinweis zur Beurteilung der Einwendungen:

Wie unter C 2.3 dargestellt, ist das Bauvorhaben in der planfestgestellten Form notwendig, um die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität auf diesem Bundesstraßenabschnitt zu erhöhen. Die Bundesstraße 388 wird nämlich im Planfeststellungsbereich aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ihrer Funktion nicht mehr gerecht.

Eine für das Anwesen schonendere Gestaltung des Ausbaus wird unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht für vertretbar gehalten. Zufahrten müssen aus Gründen der Verkehrssicherheit geschlossen und in Folge das nachgeordnete Wegenetz angepasst werden. Die Verschwenkung der Bundesstraße muss wie unter C 2.4.2 beschrieben von Bau-km 0+870 bis Bau-km 1+660 erfolgen, weil in diesem Bereich die Bahnbrücke neu gebaut werden muss. Nur so kann die Brücke über die Bahn technisch und wirtschaftlich vernünftig hergestellt werden und die Anwohner der betroffenen Umleitungsstrecken werden am wenigsten belastet. Das Heranrücken zum Anwesen und der Grundbedarf aus dem Grundstück FlNr. 826, Gemarkung Peterskirchen, kann deshalb nicht vermieden werden.

Der Verkehrslärberechnung (Planänderung vom 01.03.2018) liegt eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030/2035 von 17.800 Kfz/24h zugrunde. Das Verkehrsaufkommen auf der Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 5) ist für das Ergebnis der schalltechnischen Berechnung nicht maßgebend. Nach dieser Berechnung liegen die maximalen Beurteilungspegel beim Berechnungspunkt 31 (Unterlage 11) mit Werten von 69 dB(A) am Tag und 63 dB(A) in der Nacht weit über den Grenzwerten der 16. BImSchV. Die Anordnung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. der geforderte Lärmschutzwall bzw. die geforderte Lärmschutzwand von Bau-km 0+600 bis Bau-km 1+000, kann aber nicht angeordnet werden, weil die Herstellung mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden wäre. Es verbleibt nur die Möglichkeit die Erstattung von passiven Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen.

Im Ergebnis zu o. g. Ausführungen (erhebliche Situationsverschlechterung) hat der Vorhabenträger (nachvollziehbar) entschieden, das Anwesen – wie gefordert – gegen Entschädigung abzulösen. Eine Entscheidung über die Ablösung kann in der Planfeststellung nicht erfolgen, weil es sich um einen Entschädigungsfall (Grundabtretung) handelt, der nach der rechtlichen Ausgangslage getrennt im Entschädigungsverfahren zu entscheiden ist.

2.5.2.1.19 Einwendernummer 219

(Schreiben vom 10.03.2008, 02.04.2014, 21.12.2018 und 18.06.2020)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.1.20 Einwendernummer 220

(Schreiben vom 10.03.2008 und 21.12.2018)

Wegen der grundsätzlichen Planungsentscheidung für den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof wird auf die vorstehenden Ausführungen (C 2.3, C 2.4.2 und C 2.5.2.1) verwiesen.

Auf die Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück FlNr. 826/5, Gemarkung Peterskirchen, kann nicht verzichtet werden, weil der Verbindungsast für den Knotenpunkt bei Spanberg in diesem Bereich an die Gemeindeverbindungsstraße angeschlossen werden muss. Die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstückes ist im Zuge der Baudurchführung, die eine relativ hohe Komplexität in diesem Bereich (Bahnbrücke) erwarten lässt, notwendig. Möglichkeiten einer schonenderen Gestaltung werden im Hinblick auf die vorhandenen Zwangspunkte wie zum Beispiel die vorhandene Bebauung nördlich der B 388 und die Bahnlinie Mühldorf - Passau nicht gesehen.

Über die Forderung nach Ersatzland im Bereich der Brücke über die Bahnlinie kann in der Planfeststellung keine Entscheidung getroffen werden (C 2.5.1.2.2).

Die befürchteten bzw. gelegentlich auftretenden Vernässungsschäden am Grundstück FlNr. 826/5, Gemarkung Linden, sind nicht maßnahmenbedingt, so dass in der Planfeststellung keine Entscheidung getroffen werden kann. Im Übrigen wird auf die Auflage A 3.6.1 verwiesen, in der angeordnet ist, dass die Oberflächenentwässerung so erfolgen muss, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden.

2.5.2.1.21 Einwendernummer 221

(Schreiben vom 10.03.2008, 21.12.2018 und 18.06.2020)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.1.22 Einwendernummer 222

(Schreiben vom 21.12.2018)

Einwendungen wurden zur Planänderung vom 01.03.2018 erhoben.

Wegen der grundsätzlichen Planungsentscheidung für den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof wird auf die vorstehenden Ausführungen

(C 2.3, C 2.4.2 und C 2.5.2.1) verwiesen. Der Einwender ist nicht durch Grundinanspruchnahme betroffen.

Beim dreistreifigen Ausbau der B 388 ist hinsichtlich Immissionsschutz von einer sogenannten wesentlichen Änderung auszugehen, wenn mit dem Bauvorhaben ein Fahrstreifen an die Bundesstraße 388 zwischen Verknüpfungen (Kreisverkehrsplatz Eggenfelden – teilhöhenfreier Knotenpunkt bei Spanberg) gebaut wird (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 BImSchV). Da Immissionsgrenzwerte nach § 2 BImSchV überschritten werden, werden in verschiedenen Bereichen des Bauvorhabens Verkehrslärmvorsorgemaßnahmen ausgelöst.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden mit der Planänderung vom 01.03.2018 neu erstellt und verschiedene Verbesserungen und Ergänzungen hinsichtlich Lärmschutz vorgenommen. Für den Bereich südlich der Bahnbrücke war der Immissionspunkt 32 (Unterlage 11) als Referenz zu sehen. Aufgrund des Einwendungsschreibens hat der Vorhabenträger aber auch für das Gebäude auf dem Grundstück FlNr. 826/7, Gemarkung Peterskirchen, eine Berechnung durchgeführt und maximale Beurteilungspegel von 59,2 dB(A) am Tag und 52,7 dB(A) in der Nacht ermittelt. Da die Beurteilungspegel nicht über den Grenzwerten der 16. BImSchV liegen, können weder aktive noch passive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden. Bauliche Anlagen im Außenbereich sind nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Das bedeutet hier, dass die Grenzwerte für Kern-, Dorf und Mischgebiete anzuwenden sind (64dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht).

Der Einsatz eines lärmindernden Belages, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von -2 dB(A) nach RLS-90 entspricht, ist unter A 3.5.1 angeordnet. Die Anordnung von Straßenbelägen mit höherem Korrekturwert wäre mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden und ist hier nicht geboten. Um Reflexionen der neuen Lärmschutzwand möglichst gering zu halten, wird sie in diesem Bereich hochabsorbierend entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) hergestellt.

Die Verkehrsprognose beruht auf einer Verkehrsuntersuchung vom 12.10.2017. Sie muss – auch wenn im Erörterungstermin 2014 eine nach der sogenannten Trendprognose auf Basis der Verkehrsentwicklung 2005 bis 2010 – berechnete höhere Verkehrsbelastung genannt wurde, nicht geändert werden.

Der Vorhabenträger ist laut Stellungnahme vom 19.02.2020 generell bemüht, Verschlechterungen bei den Lärmimmissionen zu verhindern. Er kann aber nur zu Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet werden, wenn eine gesetzliche Grundlage hierzu besteht. Bei freiwilligen Maßnahmen gibt er – für den Fall eines freiwilligen Lärmschutzwalles aus Überschussmassen – zu bedenken, dass ein solcher nur bei freiwilliger Grundabtretung hergestellt werden kann. Außerdem dürfen die Fachgesetze zum Naturschutz, zum Wasserrecht, Bodenschutz usw. nicht entgegenstehen. Beim Einsatz von Betongleitwänden, um Reifengeräusche zu reduzieren, dürfen deren Nachteile wie zum Beispiel Schneeräumproblematik und aufwändige Übergangskonstruktionen, nicht unbeachtet bleiben. Lärmschutzmaßnahmen auf freiwilliger Basis sind deshalb laut Stellungnahme des Vorhabenträgers nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens denkbar. Eine Zusage im Planfeststellungsverfahren kann nicht erfolgen. Eine Auflage durch die Planfeststellungsbehörde erfolgt ebenfalls nicht, da die gesetzlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind.

Hinsichtlich Immissionsschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen.

2.5.2.1.23 Einwendernummer 223
(Schreiben vom 21.12.2018)

Da die berechneten maximalen Beurteilungspegel am Immissionsort 32 (Unterlage 11) von 59 dB(A) am Tag und 53 dB(A) in der Nacht die Grenzwerte der 16. BImSchV (64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht) nicht überschreiten, können keine Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden. Im Übrigen wird auf oben gemachte Ausführungen unter C 2.5.2.1.22 verwiesen.

2.5.2.1.24 Einwendernummer 224
(Schreiben vom 21.12.2018)

Einwendungen wurden zur Planänderung vom 01.03.2018 erhoben. Wie unter C 2.3 dargestellt, ist das Bauvorhaben in der planfestgestellten Form notwendig, um die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität auf diesem Bundesstraßenabschnitt zu erhöhen. Die Bundesstraße 388 wird im Planfeststellungsbe- reich aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ihrer Funktion nicht mehr gerecht. Eine für das Anwesen schonendere Gestaltung des Ausbaus wird unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht für vertretbar gehalten. Die Verbreiterung der Straße bis Bau-km 0+870 ist nur südlich der Bundesstraße möglich, weil auf der nördlichen Seite die Bahnlinie Mühldorf – Passau verläuft. Hinsichtlich Varianten wird auch auf C 2.4.2 verwiesen. Das nachgeordnete Wegenetz muss, weil Zufahrten und Einmündungen zur B 388 aus Gründen der Verkehrssicherheit geschlossen werden, entsprechend den geänderten Anforderungen angepasst werden. Deshalb wird die GVS (BWV Nr. 5) südlich der B 388 von Eggenfelden bis Haus bei ca. Bau-km 0+905 in einer Breite von 4,75 m (bituminös befestigte Fläche) ausgebaut. Hieraus ergibt sich die Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück FlNr. 801/1, Gemarkung Peterskirchen, in Höhe von 385 m². Diese Teilfläche wurde nach Angaben des Vorhabenträgers bereits 2003 erworben.

Hinsichtlich Immissionsschutz ist von einer wesentlichen Änderung auszugehen, wenn mit dem Bauvorhaben ein Fahrstreifen an die Bundesstraße 388 zwischen Verknüpfungen (Kreisverkehrsplatz Eggenfelden – teilhöhenfreier Knotenpunkt bei Spanberg) gebaut wird (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 BImSchV). Da Immissionsgrenzwerte nach § 2 BImSchV überschritten werden, werden in verschiedenen Bereichen des Bauvorhabens Verkehrslärmvorsorgemaßnahmen ausgelöst.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden mit der Planänderung vom 01.03.2018 neu erstellt und verschiedene Verbesserungen und Ergänzungen hinsichtlich Lärmschutz vorgenommen. Für das Anwesen auf dem Grundstück FlNr. 801/1, Gemarkung Peterskirchen, wurden Beurteilungspegel von 64,1 dB(A) am Tag und 57,6 dB(A) in der Nacht im Obergeschoss und 63,1 dB(A) und 56,5 dB(A) in der Nacht im Erdgeschoss ermittelt (Unterlage 11 Nr. 27). Da die Beurteilungspegel über den Grenzwerten der 16. BImSchV liegen, wurde unter A 3.5.2 die Erstattung von Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der Vorgaben der 24. BImSchV und der Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 angeordnet. Bauliche Anlagen im Außenbereich sind nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Das bedeutet hier, dass die Grenzwerte für Kern-, Dorf und Mischgebiete – wie im Einwendungsschreiben gefordert – anzuwenden sind (64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht). Möglichkeiten, das Anwesen mit verhältnismäßigem technischen und wirtschaftlichen Aufwand aktiv mit Lärmschutzwänden oder -wällen zu schützen, werden nicht gesehen. Es handelt sich um ein Einzelanwesen im Außenbereich. Hier scheiden aktive Lärmschutzmaßnahmen regelmäßig aus.

Der Einsatz eines lärmindernden Belages, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von -2 dB(A) nach RLS-90 entspricht, ist unter A 3.5.1 angeordnet. Die Anordnung von Straßenbelägen mit höherem Korrekturwert wäre mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden und ist hier nicht geboten. Um Reflexionen der neuen Lärmschutzwand möglichst gering zu halten, wird sie in diesem Bereich hochabsorbierend entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) hergestellt.

Die Verkehrsprognose beruht auf einer Verkehrsuntersuchung vom 12.10.2017. Sie muss – auch wenn im Erörterungstermin 2014 eine nach der sogenannten Trendprognose auf Basis der Verkehrsentwicklung 2005 bis 2010 – berechnete höhere Verkehrsbelastung genannt wurde, nicht geändert werden.

Der Vorhabenträger ist laut Stellungnahme vom 19.02.2020 generell bemüht, Verschlechterungen bei den Lärmimmissionen zu verhindern. Er kann aber nur Lärmschutzmaßnahmen durchführen, wenn eine Verpflichtung hierzu besteht. Bei freiwilligen Maßnahmen gibt er – für den Fall eines freiwilligen Lärmschutzwalles aus Überschussmassen – zu bedenken, dass ein solcher nur bei freiwilliger Grundabtretung hergestellt werden kann. Außerdem dürfen die Fachgesetze zum Naturschutz, zum Wasserrecht, Bodenschutz usw. nicht entgegenstehen. Beim Einsatz von Betongleitwänden, um Reifengeräusche zu reduzieren, dürfen deren Nachteile wie zum Beispiel Schneeräumproblematik und aufwändige Übergangskonstruktionen, nicht unbeachtet bleiben. Lärmschutzmaßnahmen auf freiwilliger Basis sind deshalb laut Stellungnahme des Vorhabenträgers nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens denkbar. Eine Zusage im Planfeststellungsverfahren kann nicht erfolgen.

Hinsichtlich Immissionsschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen.

2.5.2.1.25 **Einwendernummer 225** (Schreiben vom 21.12.2018)

Schallschutzmaßnahmen sind nach § 2 Abs. 4 Nr. 2 der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) nicht erforderlich, wenn eine bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren (Beginn der Veränderungssperre) noch nicht genehmigt war. Dem Antrag auf Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude, das neu – nach Auslegung der Pläne – auf dem Grundstück FlNr. 826, Gemarkung Peterskirchen, errichtet wurde (Baugenehmigungsbescheid vom 02.08.2017), kann deshalb nicht nachgekommen werden. Eine schalltechnische Berechnung ist insoweit nicht erforderlich.

Hinsichtlich Immissionsschutz wird auch auf oben gemachte Ausführungen und auf C 2.4.4 ff. verwiesen.

Zu einer Umsetzung einer anderen Linienführung der Gemeindeverbindungsstraße Eggenfelden – Spanberg südlich der B 388, die ab Bau-km 0+900 parallel zur Bundesstraße 388 bzw. weiterführend parallel zur Bahnlinie bis zur GVS nach Rackersbach verlaufen würde, kann der Vorhabenträger nicht verpflichtet werden. Abgesehen von weiteren Grundstücksbetroffenheiten wäre der technische, wirtschaftliche und naturschutzfachliche Aufwand zu hoch. Außerdem wäre der Flächenverbrauch nicht zu rechtfertigen, zumal die bestehende Straße weiterhin zur Erschließung von Grundstücken in diesem Bereich notwendig bleibt.

2.5.2.2 **Einwendernummer 7000**

(Schreiben vom 18.02.2008 und 10.12.2018)

Das Vorhaben ist in der planfestgestellten Form notwendig (C 2.3), weil die Bundesstraße 388 im Planfeststellungsbereich aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ihrer Funktion nicht mehr gerecht wird. Eine andere Gestaltung der Straße wird unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht für vertretbar gehalten (C 2.4.2). Die B 388 muss im Bereich des Grundstückes Flnr. 793, Gemarkung Peterskirchen, Richtung Süden verbreitert werden, weil nördlich der Bundesstraße die Bahnlinie Passau – Mühldorf verläuft. Außerdem muss ein Entwässerungsgraben hergestellt werden, um eine ordnungsgemäße Entwässerung zu gewährleisten. Möglichkeiten, den Grundbedarf zu verringern, werden insoweit nicht gesehen. Da Zufahrten bzw. Einmündungen zur Bundesstraße 388 aus Gründen der Verkehrssicherheit geschlossen werden müssen, muss das nachgeordnete Wegenetz entsprechend den Anforderungen – auch für landwirtschaftlichen Verkehr – angepasst werden. Nördlich der B 388 verbleibt die Verbindung vom Kreisverkehrsplatz bei Eggenfelden bis Auhof. Südlich der B 388 muss unter anderem die vorhandene Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 5) von Eggenfelden bis Haus ausgebaut werden. Aufgrund von Einwendungen, insbesondere wegen der Schließung der Einmündung in die B 388 bei Haus, musste der Vorhabenträger Planänderungen (01.03.2018) vornehmen. Um den Anforderungen einer zeitgemäßen Erschließung gerecht zu werden, muss die GVS parallel zur Bundesstraße geführt werden und im Querschnitt für den zu erwartenden Begegnungsverkehr ausgelegt werden. Deshalb wird die GVS von etwa Bau-km 0+370 bis Bau-km 0+670 der B 388 parallel zur Bundesstraße verlegt und sie erhält eine bituminös befestigte Breite von 4,75 m. Möglichkeiten einer anderen Gestaltung des Bauvorhabens, mit der die Grundinanspruchnahme (1.580 m² dauerhaft) aus dem Grundstück Flnr. 793, Gemarkung Peterskirchen, verringert werden könnte, werden nicht gesehen.

Die diskutierten Planungen für einen Lärmschutzwall im Bereich des Grundstückes Flnr. 793 für südlich der B 388 befindliche Gebäude wurden vom Vorhabenträger im Planfeststellungsverfahren nicht weiterverfolgt. Soweit (freiwillige) Lärmschutzmaßnahmen aus Überschussmassen überlegt werden, sind diese baulichen Anlagen nicht Teil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Erschließung des Grundstückes Flnr. 793 ist weiterhin über die Gemeindeverbindungsstraße sichergestellt.

Über Entschädigungsfragen und über Grunderwerb, der laut Einwendungsschriftsatz noch nicht abgeschlossen ist (Grundstück Flnr. 780/3), ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

Die Planunterlagen wurden bei der Stadt Eggenfelden und der Gemeinde Hebertsfelden nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich ausgelegt. Die im Einwendungsschreiben geforderte gesonderte, zeitlich vorgezogene Information von Grundbetroffenen durch den Vorhabenträger mag grundsätzlich zweckmäßig sein, gesetzlich notwendig ist dies indes nicht.

2.5.2.3 **Einwendernummer 7001**
(Schreiben vom 11.02.2008)

Der Forderung hinsichtlich Lärmschutz ist der Vorhabenträger mit Planänderung vom 01.03.2018 nachgekommen, indem die Lücke beim aktiven Lärmschutz zwischen Bau-km 0+400 li bis Bau-km 0+650 li geschlossen wurde. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen.

2.5.2.4 **Einwendernummer 7002**
(Schreiben vom 11.02.2008)

Auf die bei Einwender Nr. 7001 gemachten Ausführungen unter C 2.5.2.3 wird verwiesen.

2.5.2.5 **Einwendernummer 7003**
(Schreiben vom 07.03.2008)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.6 **Einwendernummer 7004**
(Schreiben vom 07.03.2008)

Auf die bei Einwender Nr. 7003 gemachten Ausführungen unter C 2.5.2.5 wird verwiesen.

2.5.2.7 **Einwendernummer 7005**
(Schreiben vom 26.02.2008)

Das Vorhaben ist in der planfestgestellten Form notwendig (C 2.3), weil die Bundesstraße 388 im Planfeststellungsbereich aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ihrer Funktion nicht mehr gerecht wird. Eine andere Gestaltung der Straße wird unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht für vertretbar gehalten (C 2.4.2). Die in den Planunterlagen dargestellten Lärmschutzwälle bzw. Lärmschutzwände müssen aus immissionsschutzrechtlichen Gründen hergestellt werden, auch wenn ein Nachteil wie die befürchtete Sichtbehinderung auf den Gewerbebetrieb entstehen würde. Die Belange der Allgemeinheit und der Bewohner entlang der B 388 haben hier höheres Gewicht. Der Vorhabenträger geht in seiner Stellungnahme vom 26.02.2008 davon aus, dass der Gewerbebetrieb aufgrund seiner exponierten Lage nach wie vor von der Bundesstraße aus wahrgenommen werden kann.

Hinweis: Über die beantragte ausreichende Beschilderung der Zufahrten ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden, sondern durch das Landratsamt in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger.

2.5.2.8 Einwendernummer 7006
(Schreiben vom 27.02.2008 und 10.12.2018)

Die Planrechtfertigung und Planvarianten sind unter C 2.3 und C 2.4.2 behandelt. Einwendungen hierzu wurden nicht erhoben. Unter Abwägung aller Belange ist die beantragte Planung die richtige Lösung.

Höhengleiche Einmündungen in die Bundesstraße oder Kreuzungen sind im planfestgestellten Bereich aus Verkehrssicherheitsgründen zu vermeiden. Deshalb wird der vorhandene Knoten im Bereich Spanberg in einen höhenfreien Anschluss mit zwei Verbindungsästen umgebaut. Dies ist mit verhältnismäßig geringem Aufwand zu erreichen, weil die Bahnbrücke genutzt werden kann. Möglichkeiten einer schonenderen Gestaltung des teilplanfreien Knotenpunktes, weiter abgerückt vom Betriebsgrundstück, werden nicht gesehen. Die Grundinanspruchnahme im Bereich des Betriebsgebäudes aus den Grundstücken Flnrn. 865/9 und 865/10, jeweils Gemarkung Peterskirchen, kann deshalb nicht verringert werden.

Mit Planänderung vom 01.03.2018 ist der Vorhabenträger der Forderung nach aktivem Lärmschutz insoweit nachgekommen, indem er die Lärmschutzmaßnahmen über die Bahnbrücke Spanberg hinaus bis ca. 40 m vor der nördlichen Einmündung der GVS Spanberg verlängert hat, so dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für die betrachteten Wohngebiete bei Spanberg nicht überschritten werden. Die maximalen Beurteilungspegel für das Wohngebäude Spanberg 16 (Ifd. Nr. 87 der Unterlage 11) liegen nach der schalltechnischen Untersuchung bei 53 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht. Sie liegen weit unter den maßgebenden Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV (Gewerbegebiete 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht). Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen können deshalb nicht angeordnet werden.

Hinsichtlich Lärmschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen.

Maßnahmenbedingt ist hinsichtlich des nördlich der B 388 verlaufenden Geh- und Radweges, der laut Einwendungsschreiben bis Spanberg verlängert werden soll, nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

Auch über die Forderung, die Geschwindigkeit soll von der Einmündung Spanberg bis zum Ortsanfang Eggenfelden auf 50 km/h beschränkt werden, ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden. Verkehrsrechtliche Anordnungen sind von der Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit der Polizei und dem Straßenbaulastträger zu erteilen.

2.5.2.9 Einwendernummer 7007
(Schreiben vom 10.03.2008)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.10 **Einwendernummer 7008**
(Schreiben vom 28.02.2008 und 10.12.2018)

Die Planrechtfertigung und Planvarianten sind unter C 2.3 und C 2.4.2 behandelt. Einwendungen hierzu wurden nicht erhoben. Unter Abwägung aller Belange ist die beantragte Planung die richtige Lösung.

Höhengleiche Einmündungen in die Bundesstraße oder Kreuzungen sind im planfestgestellten Bereich aus Verkehrssicherheitsgründen zu vermeiden. Deshalb wird der vorhandene Knoten im Bereich Spanberg in einen höhenfreien Anschluss mit zwei Verbindungsästen umgebaut. Dies ist mit verhältnismäßig geringem Aufwand zu erreichen, weil die Bahnbrücke genutzt werden kann. Mit den zwei Verbindungsästen sind dann nur noch verkehrssichere Rechtsabbiege- und Rechtseinbiegevorgänge in die Bundesstraße möglich. Möglichkeiten einer schonenderen Gestaltung des teilplanfreien Knotenpunktes, weiter abgerückt vom Betriebsgrundstück, werden nicht gesehen. Die Grundinanspruchnahme im Bereich des Betriebsgebäudes aus den Grundstücken Flnrn. 865/9 und 865/10, jeweils Gemarkung Peterskirchen, kann deshalb nicht verringert werden. Hinsichtlich der Lage der Zufahrt zum Betriebsgelände hat der Vorhabenträger zugesagt, diese mit dem Eigentümer bei der Ausführungsplanung abzustimmen. Die Auflage ist unter A 6.1 festgehalten.

Mit Planänderung vom 01.03.2018 ist der Vorhabenträger der Forderung nach aktivem Lärmschutz insoweit nachgekommen, indem er die Lärmschutzmaßnahmen über die Bahnbrücke Spanberg hinaus bis ca. 40 m vor der nördlichen Einmündung der GVS Spanberg verlängert hat, so dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für die betrachteten Wohngebiete bei Spanberg nicht überschritten werden.

Hinsichtlich Lärmschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen.

Maßnahmenbedingt ist hinsichtlich des nördlich der B 388 verlaufenden Geh- und Radweges, der bis Spanberg verlängert werden soll, nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

Auch über die Forderung, die Geschwindigkeit soll von der Einmündung Spanberg bis zum Ortsanfang Eggenfelden auf 50 km/h beschränkt werden, ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden. Verkehrsrechtliche Anordnungen sind von der Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit der Polizei und dem Straßenbaulastträger zu erteilen.

2.5.2.11 **Einwendernummer 7009**
(Schreiben vom 14.02.2008)

Der Forderung wegen des Durchlasses für den Fäustlinger Graben ist der Vorhabenträger nachgekommen. Der Durchlass (BWV Nr. 50) wurde in Abstimmung mit der Wasserwirtschaftsverwaltung als DN 1100 dimensioniert. Er wird mindestens 50 cm in die Gewässersohle eingebunden und mit Sohlsubstrat bedeckt, so dass sich der vorhandene Abflussquerschnitt nicht verändert.

2.5.2.12 **Einwendernummer 7010**
(Schreiben vom 05.03.2008)

Mit Planänderung vom 01.03.2018 ist der Vorhabenträger der Forderung nach aktivem Lärmschutz insoweit nachgekommen, indem er die Lärmschutzmaßnahmen über die Bahnbrücke Spanberg hinaus bis ca. 40 m vor der nördlichen Einmündung der GVS Spanberg verlängert hat. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden deshalb für die betrachteten Wohngebiete bei Spanberg nicht überschritten.

Hinsichtlich Lärmschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen.

2.5.2.13 **Einwendernummer 7011**
(Schreiben vom 07.03.2008)

Der Ausbau der Bundesstraße 388 ist notwendig (C 2.3) und in Form der planfestgestellten Trasse vorzugswürdig (C 2.4.2). Wegen des dreistreifigen Ausbaus müssen höhengleiche Zufahrten bzw. Einmündungen geschlossen und das nachgeordnete Wegenetz entsprechend den Anforderungen – auch für landwirtschaftlichen Verkehr – angepasst werden. Nördlich der B 388 verbleibt die Verbindung zwischen Eggenfelden und Auhof. Südlich der B 388 wird die vorhandene Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 5) von Eggenfelden in Richtung Haus bis ca. Bau-km 0+905 ausgebaut und von bisher 3,5 m auf 4,75 m verbreitert (Planänderung vom 01.03.2018). Das Kreuzen der B 388 ist höhengleich beim Kreisverkehrsplatz in Eggenfelden und höhenfrei in Spanberg möglich.

Insgesamt ist festzustellen, dass das nachgeordnete Wegenetz gemeinsam mit den Planänderungen vom 01.03.2018 schlüssig geplant und auch für landwirtschaftlichen Verkehr geeignet ist. Es muss nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geändert werden.

Auf den Gemeindeverbindungsstraßen nördlich und südlich der B 388 kann/wird sich die Verkehrsbelastung etwas erhöhen. Von einer (wesentlichen) Erhöhung des Verkehrs, die eine andere Planungsentscheidung bewirken würde, ist aber nicht auszugehen. Günstig wirkt sich in diesem Zusammenhang auch aus, dass der Vorhabenträger mit der Planänderung vom 01.03.2018 von der Ausweisung der Bundesstraße 388 zur Kraftfahrstraße absieht.

2.5.2.14 **Einwendernummer 7012**
(Schreiben vom 06.02.2008)

Aufgrund von Einwendungen hat der Vorhabenträger die schalltechnische Berechnung mit Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2030/2035 neu erstellt und verschiedene Verbesserungen und Ergänzungen hinsichtlich Lärmschutz vorgenommen (Planänderung vom 01.03.2018). In diesem Zusammenhang wurde auch, wie im Einwendungsschreiben gefordert, die Lücke in der aktiven Lärmschutzwand von Bau-km 0+400 bis Bau-km 0+650 geschlossen. Damit wird den rechtlichen Vorgaben des BImSchG und der 16. BImSchV entsprochen. Weitere Maßnahmen sind insoweit nicht veranlasst.

Hinsichtlich Lärmschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen.

Vor Durchführung der Baumaßnahme muss der Vorhabenträger die Planung im Detail mit der Deutschen Bahn AG abstimmen und verschiedene Vereinbarungen zwischen dem Baulastträger Straße und dem Baulastträger Schiene müssen ab-

geschlossen werden. In diesem Zusammenhang ist auch die im Erörterungstermin angesprochene Thematik Fluchttüren in der Lärmschutzwand oder Reparaturarbeiten des Bahngleises im Bereich der Lärmschutzwand einzuplanen. Weitergehende Entscheidungen im Planfeststellungsbeschluss müssen insoweit nicht getroffen werden.

2.5.2.15 **Einwendernummer 7013**
(Schreiben vom 10.03.2008)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.16 **Einwendernummer 7014**
(Schreiben vom 10.03.2008, 21.12.2018 und 18.06.2020)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.17 **Einwendernummer 7015**
(Schreiben vom 10.03.2008 und 21.12.2018)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.18 **Einwendernummer 7016**
(Schreiben vom 07.12.2018 und 22.06.2020)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.19 Einwendernummer 7017
(Schreiben vom 27.12.2018)

Der Einwand wurde im Zuge der Auslegung der Planänderung vom 01.03.2018 erhoben.

Der Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof ist notwendig, um den derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Auf die Ausführungen unter C 2.3 und C 2.4.2 wird verwiesen.

Beim dreistreifigen Ausbau der B 388 ist hinsichtlich Immissionschutz von einer sogenannten wesentlichen Änderung auszugehen, wenn mit dem Bauvorhaben ein Fahrstreifen an die Bundesstraße 388 zwischen Verknüpfungen (Kreisverkehrsplatz Eggenfelden – teilhöhenfreier Knotenpunkt bei Spanberg) gebaut wird (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 BImSchV). Da Immissionsgrenzwerte nach § 2 BImSchV überschritten werden, werden in verschiedenen Bereichen des Bauvorhabens Verkehrslärmvorsorgemaßnahmen ausgelöst. Nördlich der B 388 ist deshalb laut Planunterlagen ein durchgängiger aktiver Lärmschutz von Altenburg (Bau-km 0+000) bis Spanberg (Bau-km 1+450) vorgesehen, so dass sich für die Bebauung nördlich der B 388 hinsichtlich Immissionspegel beträchtliche Verbesserungen ergeben. Die Beurteilungspegel für das Wohnhaus der Einwenderin liegen mit max. 50 dB (A) am Tag und 44 dB(A) in der Nacht weit unter den Grenzwerten der 16. BImSchV (64 dB (A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht).

Möglichkeiten, den Vorhabenträger – wie im Einwendungsschreiben gefordert – zu verpflichten, den geplanten Lärmschutzwall durch eine in Erstellung und im Unterhalt kostenintensivere Lärmschutzwand zu ersetzen, werden nicht gesehen, zumal er in seiner Stellungnahme vom 19.02.2020 dargelegt hat, dass der Schall bei einer Wallneigung von 1 : 1,5 nicht auf die Bebauung am Hang gelenkt wird und die Unterschiede von Lärmschutzwall zu Lärmschutzwand bei etwa $\leq 0,3$ dB(A) liegen.

Hinsichtlich Immissionsschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen.

2.5.2.20 Einwendernummer 7018
(Schreiben vom 23.11.2018)

Der Einwand wurde im Zuge der Auslegung der Planänderung vom 01.03.2018 erhoben.

Der Neubau der Garage (Grundstücke Flnrn. 865/2 und 865/8, jeweils Gemarkung Peterskirchen) wurde mit dem Vorhabenträger abgestimmt.

Hinsichtlich notwendiger Anpassungsmaßnahmen im Zuge der Straßenarbeiten hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 19.02.2020 zugesagt, anfallende Kosten für die Anpassung der Zufahrt und für ggf. erforderliche Entwässerungseinrichtungen zwischen Gemeindestraße und Zufahrt zu übernehmen. Das Geländewasser, das bei der Herstellung des Grabens nördlich der Gemeindestraße an der Grundstücksgrenze Flnrn. 865/7 und 865/8, jeweils Gemarkung Peterskirchen, an einem voraussichtlich entstehenden Tiefpunkt anfällt, wird er ordnungsgemäß fassen und schadlos ableiten. Die Zusagen sind unter A 6.1 festgehalten. Im Übrigen wird auf A 3.6.1 verwiesen.

2.5.2.21 Einwendernummer 7019
(Schreiben vom 27.11.2018)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof –

und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.5.2.22 **Einwendernummer 7020**
(Schreiben vom 12.12.2018)

Dieser Teilplanfeststellungsbeschluss beschränkt sich auf den Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Bau-km 1+900). Der Abschnitt östlich von Auhof – insbesondere der Umbau des Knotenpunktes B 388/PAN 20 bei Edhof – und die damit verbundenen Einwände sind in einem gesonderten Verfahren weiter zu behandeln.

2.6 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der B 388 zwischen Eggenfelden und Auhof (Teilplanfeststellung) unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Abwägungsdirektiven sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig. Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Ausbaus der B 388 ungünstiger beurteilt. Wegen des Zustandes der Brücke über die Bahnlinie 5832 Passau-Neumarkt St. Veit ist es geboten, hier durch Teilplanfeststellung zu entscheiden.

2.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

3. Sofortige Vollziehbarkeit

Nach § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO entfällt die aufschiebende Wirkung für Klagen Dritter gegen Verwaltungsakte, die die Zulassung von Vorhaben betreffend Bundesverkehrswege und Mobilfunknetze zum Gegenstand haben.

4. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage** erhoben werden beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München

Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München

Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Die Einlegung des Rechtsbehelfs ist schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form möglich. Die Einlegung eines Rechtsbehelfes per einfache E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!
Der in § 55d VwGO genannte Personenkreis muss Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung.

Landshut, 18.12.2023
Regierung von Niederbayern

gez.

Monika Linseisen
Regierungsvizepräsidentin



Hinweis zur Auslegung des Plans

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