

Aktenzeichen: 32-4354.41-17/DGF 8 und DGF 16

## **Regierung von Niederbayern**



## **Planfeststellungsbeschluss**

# **Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16**

### **Ausbau/Neubau als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen der A 92**

von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+418 (Ausbau GVS zur DGF 16)

von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+269 (Neubau DGF 16)

von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+613 (Neubau Verbindungsspanne DGF 8)

Landshut, 11.2.2014

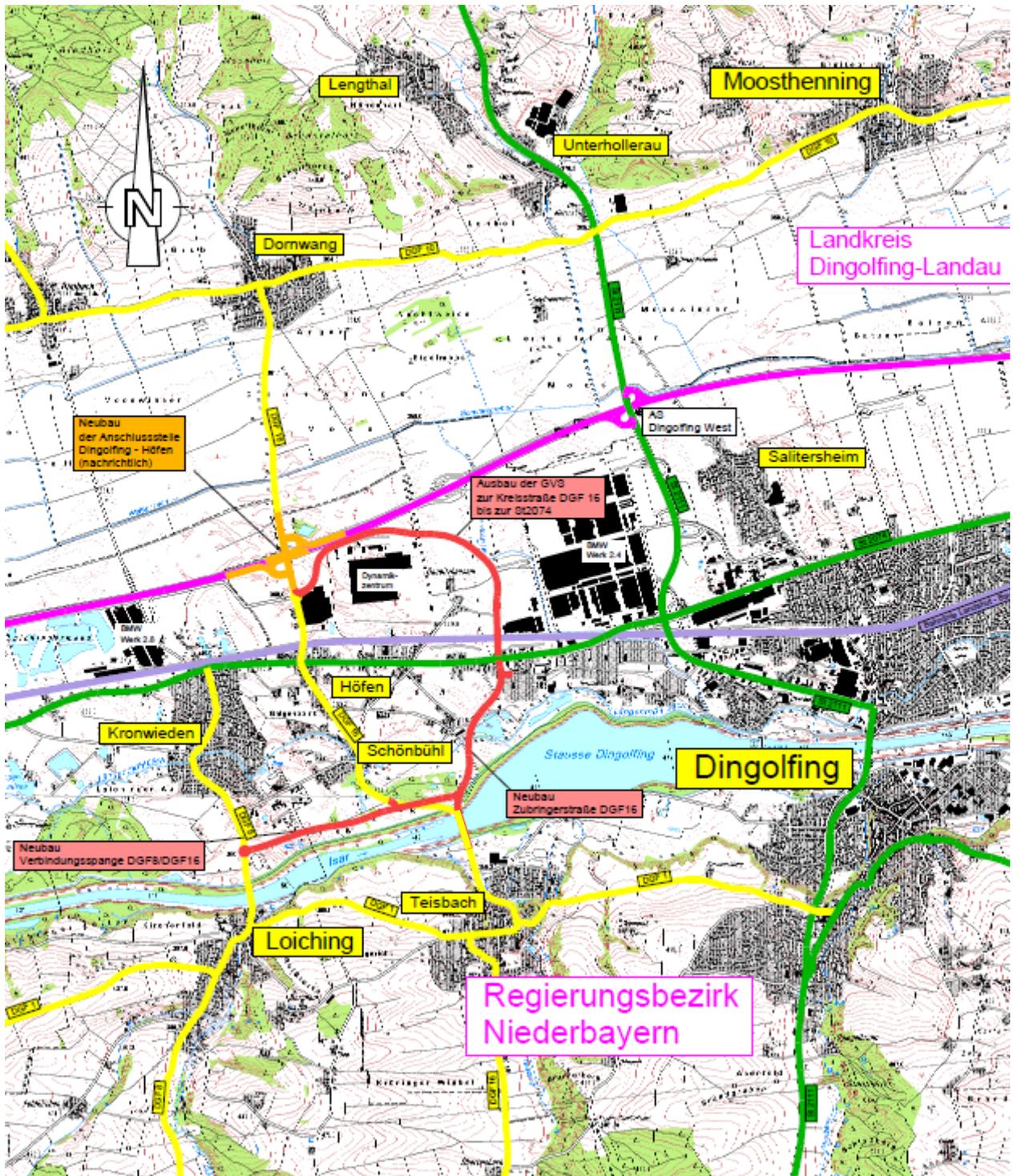
## Inhaltsverzeichnis

<b>Deckblatt</b> .....	1
<b><u>Inhaltsverzeichnis</u></b> .....	2
<b><u>Skizze des Vorhabens</u></b> .....	5
<b><u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u></b> .....	6
<b>A <u>Tenor</u></b> .....	8
1. <b><u>Feststellung des Plans</u></b> .....	8
2. <b><u>Festgestellte Planunterlagen</u></b> .....	8
3. <b><u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u></b> .....	9
3.1 <b>Unterrichtungspflichtigen</b> .....	9
3.2 <b>Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung</b> .....	10
3.3 <b>Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)</b> .....	11
3.4 <b>Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz, Bodenschutz</b> .....	11
3.5 <b>Verkehrslärmschutz</b> .....	13
3.6 <b>Landwirtschaft</b> .....	13
3.7 <b>Sonstige Nebenbestimmungen</b> .....	14
3.8 <b>Zusagen des Vorhabenträgers</b> .....	14
4. <b><u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u></b> .....	15
4.1 <b>Gegenstand / Zweck</b> .....	15
4.2 <b>Plan</b> .....	16
4.3 <b>Erlaubnisbedingungen und -auflagen</b> .....	16
4.3.1 <b>Rechtsvorschriften</b> .....	16
4.3.2 <b>Einleitungsmengen</b> .....	16
4.3.3 <b>Bauausführung</b> .....	18
4.3.4 <b>Betrieb und Unterhaltung</b> .....	18
4.3.5 <b>Anzeigepflichten</b> .....	18
5. <b><u>Straßenrechtliche Verfügungen</u></b> .....	18
6. <b><u>Entscheidungen über Einwendungen</u></b> .....	18
6.1 <b>Anordnungen im Interesse von Betroffenen</b> .....	18
6.2 <b>Zurückweisungen</b> .....	19
7. <b><u>Kostenentscheidung</u></b> .....	19
<b>B <u>Sachverhalt</u></b> .....	20
1. <b><u>Beschreibung des Vorhabens</u></b> .....	20
2. <b><u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u></b> .....	21
<b>C <u>Entscheidungsgründe</u></b> .....	24
1. <b><u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u></b> .....	24
1.1 <b>Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)</b> .....	24
1.2 <b>Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen</b> .....	24
1.3 <b>Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen</b> .....	26

<b>2. <u>Materiell-rechtliche Würdigung</u></b> .....	<b>26</b>
<b>2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b> .....	<b>26</b>
<b>2.2 Planrechtfertigung</b> .....	<b>26</b>
<b>2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b> .....	<b>28</b>
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung .....	28
2.3.2 Planungsvarianten.....	28
2.3.2.1 Trasse Kronwieden/Höfen .....	29
2.3.2.2 Trasse Grüblhof (Planlösung) .....	30
2.3.2.3 Gesamtbewertung .....	30
2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt).....	30
2.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz .....	31
2.3.4.1 Verkehrslärmschutz .....	31
2.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw. ....	32
2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge .....	32
2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung .....	33
2.3.4.1.4 Ergebnis.....	33
2.3.4.2 Schadstoffbelastung .....	33
2.3.4.3 Bodenschutz.....	34
2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege.....	35
2.3.5.1 Verbote .....	35
2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen .....	35
2.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz.....	36
2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange .....	43
2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	43
2.3.5.3.1 Eingriffsregelung .....	43
2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen .....	43
2.3.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen .....	44
2.3.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung .....	45
2.3.6 Gewässerschutz.....	48
2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	48
2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse .....	49
2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	49
2.3.8 Kommunale Belange .....	52
2.3.9 Sonstige öffentliche Belange .....	53
2.3.9.1 Träger von Leitungen und Wasserkraftanlagen.....	53
2.3.9.2 Denkmalschutz .....	56
2.3.9.3 Fischerei.....	56
2.3.9.4 Jagd.....	57
2.3.9.5 Wald.....	57
<b>2.4 Private Einwendungen</b> .....	<b>57</b>
2.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden.....	57
2.4.1.1 Flächenverlust .....	57

2.4.1.2	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen .....	58
2.4.1.2.1	Übernahme von Restflächen .....	59
2.4.1.2.2	Ersatzlandbereitstellung .....	59
2.4.1.2.3	Umwege .....	59
2.4.1.2.4	Nachteile durch Bepflanzung .....	60
2.4.1.2.5	Vertretungskosten .....	60
2.4.2	Einzelne Einwender .....	60
<b>2.5</b>	<b>Gesamtergebnis.....</b>	<b>77</b>
<b>2.6</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....</b>	<b>77</b>
<b>3.</b>	<b><u>Kostenentscheidung</u> .....</b>	<b>77</b>
	<b><u>Rechtsbehelfsbelehrung.....</u></b>	<b>77</b>
	<b><u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u> .....</b>	<b>78</b>

## Skizze des Vorhabens



## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVI
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
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
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität 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

32-4354.41-17/DGF 8 und DGF 16

**Vollzug des BayStrWG;  
Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16;  
Ausbau/Neubau als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen der  
A 92 bei Betr.-km 88,311 im Gebiet der Stadt Dingolfing und der Gemeinde Loiching**

von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+418 (Ausbau GVS zur DGF 16)  
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+269 (Neubau DGF 16)  
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+613 (Neubau Verbindungsspanne DGF 8)

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Tenor**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen der A 92 mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

Gleichzeitig werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse nach Ziffer 4 erteilt und straßenrechtliche Verfügungen ausgesprochen.

**2. Festgestellte Planunterlagen**

Der festgestellte Plan, die wasserrechtlichen Erlaubnisse und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen zwei Ordner mit folgenden Unterlagen:

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	Erläuterungsbericht vom 30.9.2011, mit Deckblättern vom 15.2.2013 und mit Roteintragungen	
2	Übersichtskarte vom 30.9.2011 (nachrichtliche Anlage)	1 : 25.000
3, Blatt 1	Übersichtslageplan in der Tekturfassung vom 15.2.2013	1 : 5.000
3, Blatt 2	Luftbildplan vom 30.9.2011, mit Roteintragung	1 : 5.000
6, Blatt 1	Straßenquerschnitte vom 30.9.2011	1 : 50
7.1, Blatt 1 - 6	Lageplan Blatt 1 - 3 vom 30.9.2011, Blatt 4 - 6 in der Tekturfassung vom 15.2.2013, mit Roteintragungen	1 : 1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis vom 30.9.2011, mit Deckblättern vom 15.2.2013 und mit Roteintragungen	
7.3, Blatt 1	Lageplan straßenrechtliche Verfügungen in der Tekturfassung vom 15.2.2013, mit Roteintragungen	
8, Blatt 1 - 5	Höhenplan Blatt 1 - 3 vom 30.9.2011, Blatt 4 - 5 in der Tekturfassung 15.2.2013, mit Roteintragungen	1 : 1.000/100
10.1	Verzeichnis der Brücken vom 30.9.2011 (nachrichtliche Anlage)	

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen vom 30.9.2011 – Textteil, mit Roteintragungen	
11.2, Blatt 1 - 2	Lageplan der Immissionsorte vom 30.9.2011	1 : 5.000
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil in der Tekturfassung vom 15.2.2013, mit Roteintragungen	
Unterlage 12.1 Anlage 1	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, mit Roteintragungen	
12.2	Legende zum Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan vom 30.9.2011	
12.2, Blatt 1 - 7	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Blatt 1 - 4 vom 30.9.2011, Blatt 5 - 7 in der Tekturfassung 15.2.2013, mit Roteintragungen	1 : 1.000
12.3	Legende zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	
12.3, Blatt 1 - 7	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Blatt 1 - 4 vom 30.9.2011, Blatt 5 - 7 in der Tekturfassung 15.2.2013, mit Roteintragungen	1 : 1.000
13.1	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen - Textteil vom 30.9.2011, mit Deckblättern vom 15.2.2013, mit Roteintragungen	
13.2, Blatt 1 - 2	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen Blatt 1 vom 30.9.2011, Blatt 2 in der Tekturfassung 15.2.2013	1 : 2.500
14.1, Blatt 1 - 6	Grunderwerbsplan Blatt 1 - 3 vom 30.9.2011, Blatt 4 - 6 in der Tekturfassung 15.2.2013 und mit Roteintragungen	1 : 1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis in der Tekturfassung 15.2.2013 und mit Roteintragungen	

Die Unterlagen wurden vom Ingenieurbüro Bauer, Dingolfing, sowie der Gesellschaft für Landschaftsarchitektur Dr. H. M. Schober, Freising, (Planunterlagen 12.1 bis 12.3) erstellt.

### 3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

#### 3.1 Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1 den **Stadtwerken Dingolfing GmbH**, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasser- und Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.2 der **Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH**, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 3.1.3 der **E.ON Netz GmbH sowie der Bayernwerk AG, Netzzentrum Altdorf**, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Die

bauausführenden Firmen haben sich spätestens 1 Monat vor Baubeginn mit der E.ON Netz GmbH sowie auch der Bayernwerk AG in Verbindung zu setzen.

- 3.1.4 der **E.ON Wasserkraft AG**, damit die zeitliche Abwicklung der Sicherungsmaßnahmen und ggf. erforderlichen Anpassungsmaßnahmen am Fernmeldekabel der E.ON Wasserkraft mit dem Straßenbau koordiniert und die Baumaßnahmen im Bereich des Sickergrabens abgestimmt werden können.
- 3.1.5 der **Energienetze Bayern AG**, damit die zeitliche Abwicklung der Sicherungsmaßnahmen und ggf. erforderliche Anpassungsmaßnahmen an den betroffenen Gasleitungen mit dem Straßenbau koordiniert werden können.
- 3.1.6 den **Fischereiberechtigten** der betroffenen Gewässer, damit diese die notwendigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

## **3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung**

- 3.2.1 Bei Betonarbeiten darf keine Betonschlempe oder Wasser mit pH-Werten über 8,5 in Gewässer eingeleitet werden.
- 3.2.2 Baumaterialien dürfen im Gewässer nicht abgelagert werden.
- 3.2.3 Die Böschungen sind unverzüglich nach Beendigung der Erdarbeiten durch Ansaat und standortgerechte Bepflanzung vor Abschwemmungen zu sichern.
- 3.2.4 Auf die in den Bereichen der DGF 16(alt) zwischen dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum und dem Bahnübergang Höfen sowie zwischen dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum und dem Kreisverkehrsplatz an der St 2074 bzw. in der anschließenden Römerstraße vorhandenen Wasserleitungen der **Stadtwerke Dingolfing** ist bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen.

Ferner ist auf die im Bereich des Kreisverkehrplatzes bei der Isarbrücke Teisbach vorhandene Wasserleitung der Stadtwerke bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Weil der in den Planunterlagen eingetragene Leitungsverlauf nicht mehr aktuell ist, ist im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung der genaue Verlauf festzustellen und mit den Stadtwerken rechtzeitig das weitere Vorgehen abzustimmen.

Soweit erforderlich, sind die Wasserleitungen in den Straßenkreuzungsbereichen in Abstimmung mit den Stadtwerken in Schutzrohre zu verlegen.

- 3.2.5 Auf die im Bereich der Römerstraße vorhandene Trafostation und die zuführenden Erdkabel der **Stadtwerke Dingolfing** ist bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Notwendige Anpassungsmaßnahmen hat der Vorhabenträger im Rahmen der Detailplanung rechtzeitig mit den Stadtwerken abzustimmen.
- 3.2.6 Auf die vorhandenen Telekommunikationsleitungen der **Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH** hat der Vorhabenträger bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Ein ungestörter Betrieb muss weiterhin gewährleistet werden.
- 3.2.7 Die Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebes der **E.ON Netz GmbH** darf durch den Straßenbau nicht beeinträchtigt werden. Das Sicherheitsmerkblatt für das Einrichten und den Betrieb von Baustellen in der Nähe von elektrischen Freileitungen sowie das Merkblatt für Baufachleute sind zu beachten.

Damit die Standsicherheit des Mastes 109 der Stromleitung Plattling - Grühlhof nicht gefährdet wird, sind alle Maßnahmen innerhalb eines Umgriffs von 20 m, gemessen ab Fundamentaußenkante, rechtzeitig mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen. Im Bereich dieses Mastes ist das anfallende Oberflächenwasser 10 m vor und 10 m nach dem Mast über Rigolenleitungen zu versickern. Die Detailausführung ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Landshut abzustimmen.

Erdungsanlagen im Bereich der Maste dürfen weder beschädigt, freigelegt noch selbständig verändert bzw. verlegt werden.

Für die Leitungskreuzungen hat der Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn in Abstimmung mit der E.ON neue Kreuzungshefte einschließlich numerischer Abstandsnachweise zu erstellen.

Bei den geplanten Ausgleichsmaßnahmen (insb. A 7) sind vom Vorhabenträger die Leitungsschutzzonen der 110-kV-Freileitungen von 35 m (Niederaichbach - Dingolfing) bzw.

22,5 m (Plattling - Grühlhof) zu beachten. Hochwachsende Bäume dürfen in den Schutzzonen nicht gepflanzt werden.

3.2.8 Auf die Stromanlagen der **Bayernwerk AG** hat der Vorhabenträger Rücksicht zu nehmen. Der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die Detailplanung der ggf. notwendigen Sicherungs- bzw. Umbaumaßnahmen ist rechtzeitig mit der Bayernwerk AG, Netzzentrum Altdorf, abzustimmen.

3.2.9 Auf die Fernmeldekabel der **E.ON Wasserkraft AG** hat der Vorhabenträger Rücksicht zu nehmen. Der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die Detailplanung der Straßenbaumaßnahme ist rechtzeitig mit der E.ON Wasserkraft AG abzustimmen. Vor Baubeginn ist ein gemeinsamer Ortstermin durchzuführen.

3.2.10 Die Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebes der betroffenen Gasleitungen der **Energienetze Bayern AG** darf durch den Straßenbau nicht beeinträchtigt werden. Die Detailplanung der Leitungssicherungen/-anpassungen ist rechtzeitig mit der zuständigen Betriebsstelle Dingolfing der Energienetze Bayern GmbH abzustimmen. Dies gilt auch für die in den Planunterlagen bisher nicht ausgewiesene Gasleitung (Ortsnetz) im Bereich der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 bei Bau-km 1+202 sowie für den im Jahr 2012 geänderten/neu errichteten Anlagenbestand im Bereich zwischen Bau-km 1+300 und 2+000 der GVS Teisbacher Feld“ (Industriestraße). In die Lagepläne Unterlage 7 wurden durch Roteintragungen entsprechende Hinweise aufgenommen.

Ausreichende Vorlaufzeiten für die Anpassungsmaßnahmen an den Gasleitungen sind vom Vorhabenträger zu beachten. Anpassungsmaßnahmen an Erdgashochdruckleitungen dürfen nur außerhalb der Heizperiode durchgeführt werden. Sie erfordern eine Vorlaufzeit von mindestens 6 Monaten.

Die einschlägigen technischen Regelwerke, insbesondere die Vorschriften der DVGW-Arbeitsblätter G 463 und G 466-1, sind zu beachten. Bei der Bauausführung ist das Merkblatt für Bauarbeiten im Bereich von Gasversorgungsleitungen zu beachten.

Im Schutzstreifenbereich der Erdgashochdruckleitungen ist zwischen Leitungsachse und Versickerungsrigolen ein Mindestabstand von 1,5 m einzuhalten.

Die Gasleitungstrassen einschließlich Schutzstreifen dürfen nicht mit Bäumen oder tiefwurzelnden Sträuchern bepflanzt werden.

Die Erdgashochdruckleitungen müssen auch während der Bauzeit jederzeit zugänglich sein.

### **3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)**

3.3.1 Der Landkreis Dingolfing-Landau hat die Detailplanung der Brückenbauwerke über den Längenmühlbach und den Sickergraben rechtzeitig mit dem Wasserwirtschaftsamt Landshut abzustimmen.

3.3.2 Der Landkreis Dingolfing-Landau hat im Bereich der neuen Brücke der Kreisstraße DGF 16 über den Sickergraben (BWVNr. 201) die Unterhaltung des Sickergrabens von 20 m oberstrom bis 30 m unterstrom des Bauwerkes, gemessen ab Bauwerksmitte, zu übernehmen.

### **3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz, Bodenschutz**

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

3.4.2 Die Rodung von Waldflächen und Feldgehölzen und Eingriffe in Hecken, wasserbegleitende Gehölze usw. sind grundsätzlich nur in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar vorzunehmen. Vor dem Fällen der Bäume ist sicherzustellen, dass dabei keine Fledermäuse geschädigt werden können.

Die Freimachung des Baufeldes und der Baubeginn haben so zu erfolgen, dass für vorhandene Arten keine signifikant höheren Tötungs- oder Schädigungsrisiken entstehen. Dies ist von der Umweltbaubegleitung zu überwachen. Die Baufeldfreimachung außerhalb von Gehölzbeständen ist von Bau-km 1+400 bis Bau-km 2+100 der GVS „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) zwischen 15. August und Ende Februar vorzunehmen. In der übrigen Zeit ist die Baufeldfreimachung nur zulässig, sofern durch geeignete Maßnahmen und Kontrollen sichergestellt ist, dass keine Nest bauenden oder brütenden Wiesenbrüter vorhanden sind. Um zu verhindern, dass das Baufeld bzw. dessen unmittelbarer Umgriff als Brutplatz angenommen wird, hat auch der Baubeginn außerhalb der Brutzeit zu erfolgen.

- 3.4.3 Bei den Ausgleichsmaßnahmen (A) ist autochthones Pflanz- und Saatgut zu verwenden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat zugesagt, auch bei den Gestaltungsmaßnahmen (G) autochthones Pflanz- und Saatgut zu verwenden, soweit im Einzelfall solches Material in ausreichendem Umfang zur Verfügung steht. Jedenfalls sind hierfür Gehölzarten zu verwenden, die im betroffenen Gebiet von Natur aus verbreitet sind. Wegen der Gefahr der Verbreitung des Erlenpilzes sind Erlenjungpflanzen aus Baumschulen nur von nachweislich befallsfreien Anbietern zu verwenden. Alternativ kann ein Einbringen von Jungpflanzen aus natürlich angesamten Beständen oder durch Ansaat an Ort und Stelle erfolgen.
- Die Gehölzartenliste und die Samenmischungen sind rechtzeitig mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 3.4.4 Die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sind in angemessener Zeit umzusetzen und gem. § 15 Abs. 4 BNatSchG für die Zeitdauer der Eingriffswirkung des Vorhabens zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Entsprechende Nachweise sind der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.
- 3.4.5 Die für Kompensationsmaßnahmen festgesetzten Flächen sind gemäß Art. 9 BayNatSchG dem Bayerischen Landesamt für Umwelt für das Ökoflächenkataster zu melden.
- 3.4.6 Der Vorhabenträger hat vor Baubeginn eine verantwortliche ökologische Baubegleitung zu bestellen und diese der unteren Naturschutzbehörde zu benennen. Die ökologische Baubegleitung hat insbesondere auf die Durchführung der Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie auf die Einhaltung des Naturschutzrechts zu achten. Über die Durchführung ist die untere Naturschutzbehörde zeitnah zu unterrichten.
- Die ordnungsgemäße Fertigstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist gemeinsam mit der unteren Naturschutzbehörde zu überprüfen. Hierzu ist auch eine gemeinsame Schlussbegehung durchzuführen. Eine Kopie des Abnahmeprotokolls ist der Planfeststellungsbehörde zu übersenden.
- Wesentliche Planänderungen, die Auswirkungen auf die vorgesehenen Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen haben, sind rechtzeitig vorab mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde ist darüber zu unterrichten.
- 3.4.7 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiootope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden und aus dem Baustellenbereich nur unter Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Dingolfing-Landau an Dritte abgegeben werden.
- Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.4.8 Die maßnahmebedingte Ausbreitung und Etablierung invasiver Neophyten durch Verunreinigung von Baufahrzeugen, offenen Boden, fehlende Mahd usw. ist insbesondere bei gesundheitsgefährdenden Arten soweit wie möglich zu verhindern. Entsprechende Kontrollmaßnahmen und, falls erforderlich, Gegenmaßnahmen sind zu ergreifen. Außerdem ist das Einwandern von ausbreitungsstarken Neophyten in angrenzende Lebensräume (insb. Biotopflächen) zu verhindern.
- 3.4.9 Spezifische Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen für einzelne Arten
- Grüne Keiljungfer (Gemeine Keiljungfer)
- Um baubedingte Tötungen auszuschließen, darf beim Bau der Brücke über den Längenmühlbach nicht in den Wasserkörper des Baches eingegriffen werden.
- Kollisionen mit Fledermäusen und Eisvogel
- Damit der Durchflug unter der Brücke möglich ist, ist zwischen Mittelwasserhöhe und Unterkante der Brücke über den Längenmühlbach die lichte Höhe zu vergrößern, soweit es die Sicherheitsabstände zu den Stromleitungen zulassen. Die Gradienten der DGF 16 ist in diesem Bereich entsprechend anzuheben (nach Angabe des Vorhabenträgers lichte Höhe mindestens 1,55 m über mittlerer Wasserhöhe).
  - Um auch für die höher über dem Wasser fliegenden Fledermäuse Kollisionen zu verhindern, sind an den Brückengeländern der Längenmühlbachbrücke 4 m hohe, geeignete (nach der Größe der vorkommenden Arten) Drahtgeflechte als

Abweiser/Überflughilfe anzubringen. Die Baumpflanzungen der landschaftspflegerischen Maßnahme S 7 sind so anzuschließen, dass diese Schutzfunktion lückenlos ist.

- Die Schutzmaßnahme S 7 muss zum Zeitpunkt der Aufnahme des Straßenverkehrs bereits wirksam sein (ausreichende Höhe der Gehölze).

#### Käfer

- Der Vorhabenträger hat zugesagt, die vom Bau der Zubringerstraße unmittelbar betroffenen Kopfweiden in möglichst großen Teilen vor Baubeginn auf eine angrenzende Fläche zu verlagern.

### **3.5 Verkehrslärmschutz**

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

### **3.6 Landwirtschaft**

- 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 Straßenbauausführer 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.

- 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.

- 3.6.5 Die während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten im Benehmen mit den Grundeigentümern in einen Zustand zu versetzen, der den ursprünglichen Verhältnissen weitgehend entspricht. Der Ausbau und die Lagerung von Oberboden müssen getrennt nach Ober- und Unterboden sowie bei genügend abgetrocknetem Zustand erfolgen. Die DIN 19731 ist zu beachten. Die Zwischenlager dürfen nicht verdichtet werden. Die Wiederaufbringung sollte bei trockener Witterung bei möglichst wenigen Arbeitsgängen erfolgen.

- 3.6.6 Im Zuge des Rückbaus der DGF 16(alt) (BWVNr. 154) ist auf halber Strecke zwischen dem Bahnübergang Höfen und dem Kreisverkehrsplatz eine geeignete Ausweichstelle zu errichten. Damit der Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum und der Bahnübergang Höfen nicht durch landwirtschaftlichen Verkehr verschmutzt werden, beginnt die Entfernung der Asphaltdecke erst 50 m südlich des Kreisverkehrsplatzes und endet 50 m vor dem Bahnübergang. Die Verschmälerung auf 3,50 m Fahrbahnbreite hat zu erfolgen.

- 3.6.7 Die öffentlichen Feld- und Waldwege FlNr. 1942 (zwischen dem öFW FlNr. 1095 und der Anbindung des öFW 1948), FlNr. 1948 und FlNr. 1958 (zwischen Bau-km 1+125 der Ausbaustrecke und der Anbindung an die DGF 16 (bisher GVS) bei Bau-km 1+588) sind mit einer bituminösen Fahrbahndecke zu versehen.

- 3.6.8 Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen.

### **3.7 Sonstige Nebenbestimmungen**

#### **3.7.1 Bodendenkmäler**

3.7.1.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung 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.

3.7.1.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabenträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.

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

3.7.1.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten 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 Sicherungsmaßnahmen 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 Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

#### **3.7.2 Fischerei**

3.7.2.1 Der Sickergraben ist im Bereich der abzubrechenden Brücken im Zuge der DGF 16(alt) und des straßenbegleitenden Radweges gemäß den Anforderungen an den naturnahen Wasserbau mit wechselnden Wasserspiegeln herzustellen.

3.7.2.2 Im Bereich der neuen Brücken über den Sickergraben und den Längenmühlbach im Zuge der DGF 16(neu) ist eine ggf. aus wasserwirtschaftlicher Sicht notwendige Sohlsicherung asymmetrisch und mind. 0,20 m unter dem geplanten Sohlniveau einzubauen.

3.7.2.3 Ufersicherungen sind, soweit aus wasserwirtschaftlicher Sicht möglich, mit ingenieurbioologischen Methoden durchzuführen. Wenn eine Steinsicherung erforderlich ist, ist diese bis in Mittelwasserhöhe mit großen Steinen (Mindestgewicht 100 kg) so durchzuführen, dass möglichst große Hohlräume, Vorsprünge, Unterstände entstehen. Falls die Wasserbausteine auf Beton gelegt werden, ist eine Verfüguung nur bis max. 10 cm unter der Oberkante vorzunehmen.

3.7.2.4 Im Umfeld der Brücken über den Sickergraben und den Längenmühlbach sind möglichst nahe der Mittelwasserlinie mindestens vier Weiden neu zu pflanzen. An der Mittelwasserlinie ist das Ufer mit Rohrglanzgras zu bepflanzen.

#### **3.7.3 Wald**

Die für die Durchführung des Vorhabens notwendigen Rodungen und Aufforstungen werden gemäß Art. 9 Abs. 8 und Art. 16 BayWaldG mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen.

Bei der weiteren Detailplanung der Ausgleichspflanzungen ist das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zu beteiligen.

### **3.8 Zusagen des Vorhabenträgers**

3.8.1 Soweit die **Stadtwerke Dingolfing** zwischen den Kreisverkehrsplätzen bei der Isarbrücke Teisbach und Grühlhof im Zuge des Straßenbaus neue Wasser- bzw. Stromleitungen verlegen wollen, hat der Landkreis Dingolfing-Landau eine gemeinsame Bauausführung bzw. Abstimmung zugesagt.

#### **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

##### **4.1 Gegenstand / Zweck**

Dem Landkreis Dingolfing-Landau wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers im Bereich der Zubringerstraße DGF 8/DGF 16 zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen und Geländewassers in das Grundwasser erteilt:

- Einleitungsstelle E 1 (Ausbau der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 0+000 bis 0+106) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 2 (Ausbau der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 0+106 bis 0+424) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 3 (Ausbau der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 0+424 bis 0+810) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 4 (Ausbau der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 0+810 bis 1+230) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 5 (Ausbau der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 1+230 bis 1+628) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 6 (Ausbau der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 1+628 bis 1+947) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 7 (Ausbau der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 1+947 bis 2+111) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 8 (Neubau Zubringerstraße DGF 16, Bau-km 0+016 bis 0+113) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 9 (Neubau Zubringerstraße DGF 16, Bau-km 0+113 bis 0+190) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 10 (Neubau Zubringerstraße DGF 16, Bau-km 0+190 bis 0+682) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 11 (Neubau Zubringerstraße DGF 16, Bau-km 0+682 bis 0+707) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 12 (Neubau Zubringerstraße DGF 16, Bau-km 0+707 bis 1+181) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 13 (Neubau Zubringerstraße DGF 16, Bau-km 1+181 bis 1+269) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 14 (Neubau Verbindungsspange DGF 8/DGF 16, Bau-km 0+000 bis 0+370) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 15 (Neubau Verbindungsspange DGF 8/DGF 16, Bau-km 0+370 bis 0+570) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 16 (Neubau Verbindungsspange DGF 8/DGF 16, Bau-km 0+523 bis 0+706) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 17 (Neubau Verbindungsspange DGF 8/DGF 16, Bau-km 0+706 bis 0+900) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 18 (Neubau Verbindungsspange DGF 8/DGF 16, Bau-km 0+900 bis 1+202) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 19 (Neubau Verbindungsspange DGF 8/DGF 16, Bau-km 1+202 bis 1+525) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 20 (Neubau Verbindungsspange DGF 8/DGF 16, Bau-km 1+519 bis 1+632) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 21 (DGF 8) über eine Muldenversickerung in das Grundwasser

Für das darüber hinaus vorgesehene breitflächige Ableiten von Straßenoberflächenwasser und Geländewasser über Bankette, Böschungen und Gelände ist eine Gestattung nicht erforderlich.

#### 4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen für den Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 /DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen mit den 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	Einleitungsmenge l/s
E 1 Versickermulde im Bereich der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 0+000 bis 0+106	27
E 2 Versickermulde im Bereich der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 0+106 bis 0+424	50
E 3 Versickermulde im Bereich der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 0+424 bis 0+810	47
E 4 Versickermulde im Bereich der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 0+810 bis 1+230	52
E 5 Versickermulde im Bereich der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 1+230 bis 1+628	54
E 6 Versickermulde im Bereich der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 1+628 bis 1+947	41
E 7 Versickermulde im Bereich der GVS DGF 16 - St 2074, Bau-km 1+947 bis 2+111	20
E 8 Versickermulde im Bereich der Zubringerstraße DGF 16, Bau-km 0+016 bis 0+113	14

Einleitungsstelle	Einleitungsmenge l/s
<p style="text-align: center;">E 9</p> <p>Versickermulde im Bereich der Zubringerstraße DGF 16, Bau-km 0+113 bis 0+190</p>	30
<p style="text-align: center;">E 10</p> <p>Versickermulde im Bereich der Zubringerstraße DGF 16, Bau-km 0+190 bis 0+682</p>	73
<p style="text-align: center;">E 11</p> <p>Versickermulde im Bereich der Zubringerstraße DGF 16, Bau-km 0+682 bis 0+707</p>	9
<p style="text-align: center;">E 12</p> <p>Versickermulde im Bereich der Zubringerstraße DGF 16, Bau-km 0+707 bis 1+181</p>	74
<p style="text-align: center;">E 13</p> <p>Versickermulde im Bereich der Zubringerstraße DGF 16, Bau-km 1+181 bis 1+269</p>	15
<p style="text-align: center;">E 14</p> <p>Versickermulde im Bereich der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16, Bau-km 0+000 bis 0+370</p>	52
<p style="text-align: center;">E 15</p> <p>Versickermulde im Bereich der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16, Bau-km 0+370 bis 0+570</p>	10
<p style="text-align: center;">E 16</p> <p>Versickermulde im Bereich der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16, Bau-km 0+523 bis 0+706</p>	50
<p style="text-align: center;">E 17</p> <p>Versickermulde im Bereich der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16, Bau-km 0+706 bis 0+900</p>	25
<p style="text-align: center;">E 18</p> <p>Versickermulde im Bereich der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16, Bau-km 0+900 bis 1+202</p>	38
<p style="text-align: center;">E 19</p> <p>Versickermulde im Bereich der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16, Bau-km 1+202 bis 1+525</p>	43
<p style="text-align: center;">E 20</p> <p>Versickermulde im Bereich der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16, Bau-km 1+519 bis 1+632</p>	33
<p style="text-align: center;">E 21</p> <p>Versickermulde im Bereich der DGF 8</p>	17

#### 4.3.3 Bauausführung

Die Entwässerungsmulden sind mit einer mind. 20 cm starken Oberbodenpassage zu versehen.

#### 4.3.4 Betrieb und Unterhaltung

Das Niederschlagswasser darf keine für das Grundwasser schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

#### 4.3.5 Anzeigepflichten

Baubeginn und Bauende sind der **Wasserrechtsbehörde** beim Landratsamt Dingolfing-Landau und dem **Wasserwirtschaftsamt Landshut** rechtzeitig anzuzeigen.

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.

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

### 5. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

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

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

In den festgestellten Planunterlagen ist die straßenrechtliche Einziehung des öFW FlNr. 1771, Gemarkung Teisbach, nördlich der DGF 16(neu) bis zur Grundstücksgrenze FlNr. 1770/1 (A 6.1.3) nicht enthalten. Es ist deshalb ein gesondertes Einziehungsverfahren durch die Stadt Dingolfing durchzuführen.

### 6. Entscheidungen über Einwendungen

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

##### 6.1.1 Der Bestand privater Wasserversorgungsanlagen sowie privater Entsorgungseinrichtungen ist zu sichern.

Vor Baubeginn ist bei im Verfahren genannten Anlagen bezüglich Qualität und Quantität des Wassers eine Beweissicherung durchzuführen.

6.1.2 Dauerhaft gefährdete Restbestände von Waldflächen sind auf Verlangen der Grundeigentümer zu übernehmen und angemessen zu entschädigen.

6.1.3 Die Einziehung des öFW Flnr. 1771, Gemarkung Teisbach, nördlich der DGF 16(neu) bis zur Grundstücksgrenze Flnr. 1770/1 ist zu betreiben, damit dieser ggf. aufgelassen, rekultiviert und dem **Einwender 212** als Tauschgrund zur Verfügung gestellt werden kann. Im Bereich des aufzulassenden öFW ist eine Einzelzufahrt zur DGF 16(neu) vorzusehen. Ergänzend wird auf Ziff. 5 hingewiesen.

## 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. **Kostenentscheidung**

Der Landkreis Dingolfing-Landau trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben.

Auslagen werden nicht erhoben.

## **B Sachverhalt**

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

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern, und der Landkreis Dingolfing-Landau wollen zwischen den Autobahnanschlussstellen Wörth a. d. Isar und Dingolfing-West der A 92 im Bereich der bestehenden Kreuzung der A 92 mit der Kreisstraße DGF 16 bei Dingolfing-Höfen eine neue (weitere) Autobahnanschlussstelle bauen. Gleichzeitig plant der Landkreis Dingolfing-Landau, die Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur neu zu errichtenden Autobahnanschlussstelle aus- bzw. neu zu bauen. Für diese Planvorhaben wurden Planfeststellungsanträge nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (Neubau Zubringerstraße DGF 8/DGF 16) und dem Bundesfernstraßengesetz (Neubau Autobahnanschlussstelle A 92) gestellt.

**1.1** Das Vorhaben der neuen Anschlussstelle umfasst den Bau der Autobahnanschlussstelle im Bereich der bestehenden Überführung der Kreisstraße DGF 16 über die A 92 bei Dingolfing-Höfen mit den notwendigen Anpassungen der Kreisstraße. Der Plan für den Bau der Autobahnanschlussstelle wurde von der Regierung von Niederbayern mit Beschluss vom 27.6.2013 Nr. 32-4354.11-16/A 92 festgestellt.

**1.2** Der Landkreis Dingolfing-Landau beabsichtigt, die Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 zu verlegen, damit das in den letzten Jahren stark gestiegene Verkehrsaufkommen im Westen von Dingolfing sowie im südlich der Isar liegenden Gebiet des Landkreises Dingolfing-Landau anwohnerverträglich und leistungsfähig auf kurzem Weg an das Fernstraßennetz (geplante zusätzliche Anschlussstelle Dingolfing-Höfen) angebunden werden kann. Durch die angestrebte Verkehrsentflechtung sollen in großen Teilen des bestehenden Straßennetzes im Bereich Dingolfing erhebliche Entlastungseffekte eintreten. Die Verkehrssicherheit und die Qualität der Verkehrsabläufe sollen insgesamt deutlich verbessert werden. Das zur Planfeststellung nach BayStrWG beantragte Vorhaben umfasst:

- Verlegung der DGF 16 auf die bestehende GVS „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) mit Ausbau bis zum Kreisverkehrsplatz bei der St 2074.

Die Kreisstraße DGF 16 wird zwischen dem Kreisverkehrsplatz südlich der neuen Autobahnanschlussstelle und dem vorhandenen Kreisverkehrsplatz an der St 2074 auf die bestehende Gemeindeverbindungsstraße „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) verlegt. Hierzu wird die Fahrbahn der bestehenden GVS auf 7,50 m verbreitert (Ausbaulänge 2,1 km). Das vorhandene Überführungsbauwerk über die Bahnlinie Landshut - Plattling wird unverändert beibehalten.

Um „Schleichverkehre“ auf der alten, abgestuften DGF 16 zur St 2074 zu unterbinden, wird diese Straße nördlich des bestehenden Bahnüberganges teilweise zurückgebaut. Der verbleibende Straßenabschnitt und der unveränderte Bahnübergang dienen künftig hauptsächlich der Erschließung der angrenzenden Grundstücke.

- Neubau der Zubringerstraße DGF 16 vom Kreisverkehrsplatz Grüblhof (St 2074) bis zum Anschluss an die Teisbacher Isarbrücke.

Zwischen dem Kreisverkehrsplatz bei Grüblhof (St 2074) und der Isarbrücke Teisbach wird die DGF 16 als 1,3 km lange Zubringerstraße neu hergestellt. Die 7,50 m breite Straße quert dabei den Längenmühlbach und den Sickergraben. Östlich der Kreisstraße wird ein 3 m breiter Geh- und Radweg errichtet.

- Neubau der Verbindungsstraße von der Zubringerstraße DGF 16 bis zur Kreisstraße DGF 8 nördlich der Isar bei Loiching/Kronwieden.

Zwischen den Isarbrücken Teisbach (DGF 16) und Loiching (DGF 8) wird nördlich parallel zur Isar eine 1,6 km lange neue Verbindungsstraße geschaffen. Diese Verbindungsstraße wird über zwei Kreisverkehrsplätze mit den Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16(neu) verknüpft. Straßenbegleitend wird auf der Südseite ein Geh- und Radweg errichtet und damit die Radwegeverbindung von Loiching nach Dingolfing erheblich verbessert.

- 1.3** Beide Vorhaben sind Teile eines umfassenden und eng aufeinander abgestimmten Gesamtkonzeptes mit dem Ziel einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sowie einer spürbaren Entlastung einer Vielzahl von Anwohnern in den langgestreckten Straßenortsdurchfahrtsbereichen von Dingolfing, Kronwieden und Schönbühl.

**2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 8.11.2011 beantragte der Landkreis Dingolfing-Landau für den Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8/DGF 16 zwischen der Isarbrücke Loiching (DGF 8) und der Anschlussstelle Dingolfing-Höfen (A 92) die Planfeststellung nach dem BayStrWG.

Die Regierung von Niederbayern leitete daraufhin mit Schreiben vom 17.11.2011 das Anhörungsverfahren ein. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 30.11.2011 bis 30.12.2011 bei der Stadt Dingolfing und der Gemeinde Loiching nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Dingolfing und der Gemeinde Loiching oder der Regierung von Niederbayern bis spätestens 16.1.2012 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Die Regierung gab zur Planung für den Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8/DGF 16 zwischen der Isarbrücke Loiching (DGF 8) und der Anschlussstelle Dingolfing-Höfen (A 92) außerdem folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Vereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme:

- Stadt Dingolfing
- Gemeinde Loiching
- Wasserwirtschaftsamt Landshut
- Amt für Ländliche Entwicklung Niederbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landau a. d. Isar
- Bayer. Bauernverband, Landshut
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Archäologische Dienststelle Regensburg
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, München
- Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Niederbayern
- Vermessungsamt Landau a. d. Isar
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz, Bezirksgeschäftsstelle Niederbayern
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Landesverband der dt. Gebirgs- und Wandervereine
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Autobahndirektion Südbayern
- Staatliches Bauamt Landshut
- Regionaler Planungsverband Landshut
- Industrie- und Handelskammer für Niederbayern
- Stadtwerke Dingolfing
- DB Services Immobilien GmbH Nürnberg
- Deutsche Telekom Netzproduktion, Regensburg
- Bayernwerk AG
- E.ON Netz GmbH

- E.ON Wasserkraft
- Energienetze Bayern
- Kabel Deutschland
- Kreisfischereiverein Dingolfing
- Angelsportverein Landshut
- Jagdgenossenschaft Loiching
- Jagdgenossenschaft Teisbach
- Gemeinschaftsjagdrevier Loiching li. d. Isar
- Gemeinschaftsjagdrevier Teisbach li. d. Isar
- Busunternehmen Kiermeier GmbH
- Rudolph Spedition und Logistik
- Verkehrsgemeinschaft Richard Petz/RBO Außenstelle Landshut

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Landkreis Dingolfing-Landau mit Schreiben vom 3.8.2012.

Die Einwendungen und Stellungnahmen zum Ausbau/Neubau der Zubringerstraße sowie zum Neubau der Autobahnanschlussstelle wurden gemeinsam am 13. und 14.11.2012 im großen Sitzungssaal des Landratsamts Dingolfing-Landau, Obere Stadt 1, 84130 Dingolfing, erörtert. Den Behörden, Trägern öffentlicher Belange, Vereinigungen sowie den Einwendern wurde der Termin der Erörterung mitgeteilt; im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung in der Stadt Dingolfing und den Gemeinden Moosthenning und Loiching. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen hat der Landkreis Dingolfing-Landau Planänderungen vorgenommen. Die Tekturplanung vom 15.2.2013 betrifft den geplanten Neubau der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 zwischen Loiching und Teisbach sowie den Rückbau der bestehenden DGF 16 zwischen dem Bahnübergang bei Höfen und dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum. Sie beinhaltet im Wesentlichen:

- Die Linienführung der Verbindungsstraße DGF 8/DGF 16 wird zur Minimierung der Eingriffe in das Grundeigentum nach Norden verschoben. Der bestehende Feld- und Waldweg wird dabei soweit wie möglich in die Trassenführung mit einbezogen.
- Die vorhandene Kreisstraße DGF 16 wird nach Verlegung des Kreisstraßenverkehrs auf die aufzustufende Gemeindeverbindungsstraße „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) zwischen dem Bahnübergang Höfen und dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum auf einen 3,50 m breiten Kiesweg zurückgebaut und mit Verkehrsfreigabe der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen zum beschränkt öffentlichen Weg für Anlieger, Hinterlieger und Einsatzfahrzeuge abgestuft.

Mit Schreiben vom 27.3.2013 beantragte der Landkreis Dingolfing-Landau für die Planänderung die Planfeststellung nach dem BayStrWG.

Die Regierung von Niederbayern gab mit Schreiben vom 4.4.2013 zur Tekturplanung folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Vereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme (ergänzende öffentliche Anhörung):

- Stadt Dingolfing
- Gemeinde Loiching
- Gemeinde Moosthenning
- Wasserwirtschaftsamt Landshut
- Amt für Ländliche Entwicklung Niederbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landau a. d. Isar
- Bayer. Bauernverband, Regensburg
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, München

- Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz, Bezirksgeschäftsstelle Niederbayern
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Autobahndirektion Südbayern
- Stadtwerke Dingolfing
- Deutsche Telekom Netzproduktion, Regensburg
- Bayernwerk AG
- E.ON Netz GmbH
- E.ON Wasserkraft
- Energienetze Bayern

Zu den im Anhörungsverfahren zur Tekturplanung vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Landkreis Dingolfing-Landau mit Schreiben vom 14.8.2013.

Die Einwendungen und Stellungnahmen zur Tekturplanung wurden am 21.11.2013 im großen Sitzungssaal des Landratsamts Dingolfing-Landau, Obere Stadt 1, 84130 Dingolfing, erörtert. Den Behörden, Trägern öffentlicher Belange, Vereinigungen sowie den Einwendern wurde der Termin der Erörterung mitgeteilt; im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung in der Stadt Dingolfing und den Gemeinden Moosthenning und Loiching. Das Ergebnis des Erörterungstermins zur Tekturplanung ist ebenfalls in einer Niederschrift festgehalten.

## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

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

Nach Art. 36 Abs. 2 BayStrWG ist bei Kreisstraßen die Planfeststellung durchzuführen, wenn es sich um Straßen besonderer Bedeutung, insbesondere um Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen handelt. Die auszubauenden bzw. zu verlegenden Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 übernehmen künftig Zubringerfunktion zur Autobahn A 92 (Anschlussstelle Dingolfing-Höfen).

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 zusammen mit diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

#### **1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen**

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat die Planfeststellung der Zubringerstraße sowie der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen gleichzeitig (ausdrücklich auch im Namen der Autobahndirektion Südbayern, also mit Vertretungsbefugnis) bei der Regierung von Niederbayern beantragt. Eine gemeinsame Behandlung der Vorhaben Zubringerstraßenverbesserung und Autobahnanschluss, wie sie u. a. von der **Rechtsanwaltskanzlei Labbé, München und dem Bund Naturschutz** gefordert wird, ist weder nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 noch nach Art. 78 BayVwVfG geboten.

##### **Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG:**

Der geplante Ausbau/Neubau der Zubringerstraße ist **keine notwendige Folgemaßnahme** des Baus der Autobahnanschlussstelle, mit Ausnahme des engen Kreuzungsbereiches der Anschlussstelle, die im Planfeststellungsbeschluss vom 27.6.2013 behandelt wurde. Die künftige Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen wird mit dem vorhandenen Straßennetz im Westen von Dingolfing über die bestehende Kreisstraße DGF 16 sowie die ebenfalls bereits vorhandene Gemeindeverbindungsstraße mit der St 2074 im Süden und der DGF 10 im Norden, also dem überörtlichen Straßennetz, verknüpft. Die Straßenverbindungen sind für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr gewidmet. Es entsteht also eine funktionsfähige Anbindung an die Autobahn. Die vorliegende Kreisstraßenplanung im südlich anschließenden Bereich hat eigenen planerischen Gehalt. Das Planfeststellungsverfahren nach FStrG wurde deshalb auf die notwendige Anpassung der DGF 16 im Kreuzungsbereich bis zum Verteilerkreis südlich der A 92 beschränkt.

Zu den **notwendigen Folgemaßnahmen** gehören nicht Maßnahmen an anderen Anlagen, die über die notwendige Anpassung zur Herstellung der vollen Funktionsfähigkeit hinausgehen, also ein eigenes Planungskonzept erfordern bzw. verfolgen (BVerwG vom 12.2.1988 NVwZ 1989, 153) und über Anschluss und Anpassung wesentlich hinausgehen (BVerwG vom 13.7.2010, Az. 9 B 103.09).

Es handelt sich also um mehrere Vorhaben bzw. Projekte im Rechtsinn, die einer gesonderten Behandlung und fachplanerischen Abwägung bedürfen.

### **Art. 78 BayVwVfG:**

Auch ein **gemeinsames Verfahren** ist hier nicht geboten.

Nur wenn mehrere selbständige Vorhaben derart zusammentreffen, dass ganz oder teilweise nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, gilt Art. 78 BayVwVfG. Die Planung zur Verbesserung und dem Neubau der Zubringerstraße steht in einem gewissen Zusammenhang mit dem Bau der Anschlussstelle, weil das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Zustimmung zum Bau der neuen Anschlussstelle unter der Voraussetzung erteilt hatte, dass die südlich der Staatsstraße St 2074 vorgesehenen Straßenverbindungen zeitgleich mit dieser realisiert werden oder vor Baubeginn der neuen Anschlussstelle zumindest durch einen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss abgesichert sind. Damit wurde aber nicht verlangt, dass eine einheitliche Entscheidung ergehen muss. Die planerische Entscheidung, wie diese überörtliche Verbindung hergestellt wird, bleibt dem Landkreis vorbehalten. Auch einer früheren Planung über die bestehende DGF 16 hatte der BMVI bereits zugestimmt. Mit Schreiben vom 30.5.2013 bestätigte er, dass eine getrennte Planfeststellung für zulässig gehalten wird.

Nach der Rechtsprechung (BVerwG vom 18.04.1996, Az. 11 A 86/95) müssten für eine Anwendung des Art. 78 BayVwVfG diese Vorhaben in einem solchen engen räumlichen Zusammenhang stehen, dass jeder Vorhabenträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzeptes darauf angewiesen wäre, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem Verfahren entschieden wird. Die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung besteht dagegen nicht, wenn planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens im anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung angemessenen erfasst werden. Ein nur materielles Interesse an der planerischen Koordination verschiedener Belange rechtfertigt für sich nicht, die gesetzliche Verfahrenszuständigkeit zu ändern (BVerwG vom 23.12.1992, Az. 4 B 188.92). Auch andere Gründe für ein gemeinsames Verfahren liegen nicht vor. Eine räumliche Überschneidung, die ein starkes Indiz für die Anwendbarkeit des Art. 78 BayVwVfG ist, besteht hier nicht. Auch das Gebot der Konfliktbewältigung rechtfertigt hier keine Verfahrenskonzentration, sondern die Planung der Autobahnanschlussstelle und der Verfahrensstand können hier durch ein und dieselbe Planfeststellungsbehörde berücksichtigt und abgewogen werden. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Niederbayern zum Bau der Autobahnanschlussstelle vom 27.6.2013 Nr. 32-4354.11-16/ A 92 liegt bereits vor.

Es muss deshalb auch nicht näher darauf eingegangen werden, wie weit nach Art. 78 BayVwVfG der Umgriff des Ausbaus/Neubaus der Zubringerstraße allenfalls gezogen werden dürfte.

Lässt sich ein Einheitsvorhaben aufteilen, muss von dieser Möglichkeit auch Gebrauch gemacht werden (Ronellenfitsch, VwVfG, § 78 Rdnr. 13).

In Anwendung der genannten Grundsätze kommt man somit nicht zu einem gemeinsamen Verfahren nach BayStrWG (Schwerpunkt Kreisstraßenplanung) für den gesamten Planungsbereich, weil diese Vorhaben zwar zu einem gemeinsamen Konzept gehören, aber technisch und räumlich selbständig sind und in getrennten Verfahren aufeinander abgestimmt werden können.

Auch im Hinblick auf betroffene Belange ist hier kein gemeinsames Verfahren veranlasst, denn die Art und der Umfang ihrer Berücksichtigung wären gleich. Beim Verkehrslärmschutz ist der neue oder geänderte Verkehrsweg zu betrachten. Diese sektorale Prüfung gilt auch in einem gemeinsamen Verfahren und bei Vorhaben, die in einem zeitlichen und funktionalen Zusammenhang stehen (Storost, DVBI 2013, 281).

Mit dem Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Autobahnzubringer will der Landkreis den Verkehr in Richtung Autobahn auf einer Hauptachse bündeln und damit vor allem die bestehenden langgestreckten Ortsdurchfahrten von Kronwieden, Schönbühl und Höfen vom Durchgangsverkehr entlasten. Ziel ist es, die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich zu verbessern. Auch der Bahnübergang der bestehenden Kreisstraße DGF 16 bei Höfen mit der Bahnlinie Landshut - Plattling soll durch die geplante Verkehrsverlagerung auf die bisherige Trasse der Gemeindestraße mit Überführung stark entlastet werden. Der Bau der Zubringerstraße hat also eine eigene Planrechtfertigung und eine selbständige planerische Aufgabe (siehe auch nachfolgend unter 2.2).

Der Landkreis Dingolfing-Landau ist sowohl an der Verlegung bzw. dem Ausbau der Zubringerstraße als auch am Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen (federführend) beteiligt bzw. kann die Planungen koordinieren. Auch die rechtsverbindlichen Feststellungen der Planungen liegen in einer Hand (Regierung von Niederbayern). Also sind Probleme hinsichtlich der notwendigen Abstimmungen nicht zu befürchten.

Das Konzept zum Ausbau und Neubau der Kreisstraßen DGF 8/DGF 16 kann als ein Vorhaben im Rechtsinne betrachtet werden, da es einem einheitlichen Konzept unterliegt und alle Teile zur Erreichung eines zielkonformen Straßennetzes vernünftigerweise geboten sind.

### **1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

Für den Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8/DGF 16 einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Diese Beurteilung gilt auch bei Berücksichtigung des vom Landkreis Dingolfing-Landau und der Bundesrepublik Deutschland vorgesehenen gemeinsamen Baus der neuen Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen (DGF 16) im Zuge der A 92 (Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Niederbayern vom 27.6.2013).

Gemäß § 3 UVPG i.V.m. Ziff. 13.8 der dortigen Anlage 1 ist bei sonstigen Ausbauvorhaben an Gewässern in einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles festzustellen, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Unter Anwendung der Kriterien der Anlage 2 können hier erhebliche nachteilige Auswirkungen durch die Änderungen am Längenmühlbach und am Sickergraben verneint werden. Als Grundlage dieser Beurteilung dienen die vom Antragsteller vorgelegten Planunterlagen. Die Detailplanung der Brückenbauwerke über den Längenmühlbach und den Sickergraben hat der Vorhabenträger mit dem Wasserwirtschaftsamt Landshut abzustimmen (Nebenbestimmung A 3.3.1).

Da die vorgesehenen Rodungen und Ersatzaufforstungen unter den in Anlage 1 Ziff. 17 zum UVPG genannten Größen für die allgemeine Vorprüfung liegen und die Merkmale der standortbezogenen Vorprüfung gemäß § 3c Satz 2 UVPG (und Anlage 2 Nr. 2) ebenfalls nicht vorliegen, besteht auch insoweit keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen durch den Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8/DGF 16 sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

## **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 ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsgrundsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### **2.2 Planrechtfertigung**

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Autobahnzubringer in Richtung Anschlussstelle Dingolfing-Höfen und Straße für den überörtlichen Verkehr zur St 2074 ist Teil des unter B 1 beschriebenen Gesamtkonzeptes. Der Bau der Anschlussstelle Dingolfing-Höfen wurde mit Beschluss vom 27.6.2013 planfestgestellt.

Mit dem Bau der Zubringerstraße zur Anschlussstelle Dingolfing-Höfen will der Landkreis den Verkehr in Richtung Autobahn auf einer Hauptachse bündeln und damit vor allem die bestehenden langgestreckten Ortsdurchfahrten von Kronwieden, Schönbühl und Höfen vom Durchgangsverkehr entlasten. Ziel ist es, insbesondere die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich zu verbessern. Auch der Bahnübergang der bestehenden Kreisstraße DGF 16 bei Höfen mit der Bahnlinie Landshut - Plattling soll durch die geplante Verkehrsverlagerung auf die bisherige Trasse der Gemeindestraße mit Brücke über die Bahnlinie stark entlastet werden. Daneben werden über die verlegte Straßenverbindung Loiching und Teisbach auf kurzen Weg an den westlichen Teil der Stadt Dingolfing angebunden. Das Vorhaben ist aus Gründen des Gemeinwohls auf seiner gesamten Länge vernünftigerweise geboten.

Nach dem Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung und Städtebau Lang + Burkhardt, München, aus den Jahren 2005/2007, zuletzt aktualisiert am 5.5.2011, liegt das Nutzungspotenzial der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen nach Realisierung des Gesamtkonzeptes im Prognosejahr 2025 bei 12.600 Fahrzeugen/Tag. Die Verkehrsbelastung auf der DGF 16(neu) südlich der St 2074 bis zur Isarbrücke Teisbach wird bei 7.300 Fahrzeugen/Tag liegen. Auf der neuen Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 zwischen Loiching und Teisbach werden 2.900 Fahrzeuge/Tag erwartet. Durch die mit der geplanten zusätzlichen Autobahnanbindung im Raum Dingolfing einhergehende Verkehrsentflechtung werden in großen Teilen des bestehenden Straßennetzes erhebliche Entlastungseffekte eintreten. Die Verkehrssicherheit und die Qualität der Verkehrsabläufe werden insbesondere auch auf der A 92 im Bereich der vorhandenen Anschlussstelle Dingolfing-West deutlich verbessert. Im Prognosejahr wird die Anschlussstelle Dingolfing-West und die südlich anschließende St 2111 bis zur St 2074 im Vergleich zur „Nullvariante“ zwischen 25 und 30 % entlastet. Die St 2074 wird zwischen der St 2111 und der Ortsdurchfahrt Kronwieden um bis zu 55 % vom Verkehr entlastet. Diese Entlastungen dürften im Wesentlichen bereits bei der Inbetriebnahme der Anschlussstelle Dingolfing-Höfen und dem Ausbau der GVS zur Kreisstraße eintreten. Mit der Gesamtfertigstellung der Zubringerstraße DGF 8/DGF 16 wird der Verkehr auf der derzeitigen DGF 16 im Bereich Schönbühl im Vergleich zu Prognose-Nullfall um 65 % niedriger sein. Auch auf der DGF 8 in Kronwieden wird eine spürbare Entlastung erwartet. Somit sind alle Teile des Kreisstraßenvorhabens vernünftigerweise geboten.

Die für den Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Autobahnzubringer zur Anschlussstelle Dingolfing-Höfen sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum (Wohl der Allgemeinheit) und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar.

Soweit diese Notwendigkeit des Vorhabens vom **Bund Naturschutz** im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen und ein überregionales Verkehrskonzept für den Landkreis Dingolfing-Landau gefordert wurde, geht es um Gesichtspunkte, die im Zulassungsverfahren für ein konkretes Projekt keine entscheidende Bedeutung haben.

Soweit der Bund Naturschutz ferner darauf hinweist, dass im Bebauungsplan „BMW West IV“ der Stadt Dingolfing ausgeführt sei, dass das Baugebiet über die GVS „Industriestraße“ und die St 2074 sehr gut über die Anschlussstelle Dingolfing-West an die Autobahn angebunden ist und daraus ableitet, dass die geplante zusätzliche Anschlussstelle Dingolfing-Höfen sowie der Ausbau/Neubau der Zubringerstraße nicht notwendig sind, darf nochmals auf die mit den beiden Vorhaben verfolgten Planungsziele hingewiesen werden, die den Zielsetzungen des BayStrWG und des FStrG entsprechen. Auch der Anmerkung, dass mit den Vorhaben lediglich die Erschließung des Dynamikzentrums von BMW verbessert werden soll, kann deshalb nicht gefolgt werden. Die Anschlussstelle und die Zubringerstraße dienen einem öffentlichen Bedarf. Der überwiegende Zweck der Vorhaben des Landkreises liegt in der Weiterführung der in den letzten Jahren getätigten erheblichen Investitionen für den Ausbau und die Ertüchtigung der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 (u. a. Neubau der Isarbrücken Teisbach und Loiching), also der Verbesserung der Anbindung des südlich der Isar liegenden Landkreisgebietes an die Autobahn. Aber auch die Straßenverbindung aus diesem Raum in Richtung Dingolfing soll deutlich verbessert werden. Mit Straßenbau darf auch Strukturverbesserung betrieben werden (Numberger in Zeitler, BayStrWG Art. 38 Rdnr. 128).

Die Forderungen nach einem neuen Verkehrsgutachten sind unbegründet. Das Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung und Städtebau Lang + Burkhardt, München, ist aussagekräftig, weil ihm aktuelle Verkehrszahlen zu Grunde liegen und auch die aktuellen Entwicklungen berücksichtigt sind. Insbesondere wurden vom Gutachter bei der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 u. a. neben einem Vollbetrieb des Dynamikzentrums die im Bau befindlichen Gewerbegebiete mit unterschiedlichen Nutzungen an der St 2074 (ca. 45 ha) und auch das aus Rimbach zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen auf der DGF 16 sowie das Verkehrsaufkommen aus der verstärkten Nutzung des Westtors des BMW-Werkes angemessen berücksichtigt. Die Ergebnisse der letzten amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 bestätigen, dass die Datengrundlagen zutreffend sind und umfassend erhoben wurden. Die Verkehrsprognose ist nach Meinung der Planfeststellungsbehörde plausibel und nachvollziehbar.

Die Auswirkungen auf die Kreisstraßen nördlich der A 92 und südlich der Isar wurden berücksichtigt. Die Verkehrsbelastungen werden auf der DGF 16 nördlich der Autobahnanschlussstelle nicht wesentlich zunehmen und auch in den Ortsdurchfahrten

Teisbach und Loiching im Zuge der Kreisstraßen DGF 8 und der DGF 16 kann das dort künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen weiterhin verträglich abgewickelt werden.

Der Ausbau der Kreisstraße DGF 15 im Weilnbachtal wurde als letztes Teilstück der Verbindung St 2111 - St 2327 - St 2074 - Anschlussstelle Dingolfing-Ost der A 92 im September 2010 fertiggestellt. Wesentliche Teile dieser weiträumigen Straßenverbindung wurden bereits früher verwirklicht und sind seit Jahren verkehrswirksam. Aktuelle Beobachtungen des Verkehrsgeschehens zeigen, dass die Ostumgehung Dingolfing (Anschlussstelle Dingolfing-Ost) im Zuge der DGF 15 allein nicht ausreicht, um die vielschichtigen Verkehrsprobleme im Raum Dingolfing zu lösen. Über die neue (3.) Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen soll vor allem das in den letzten Jahren stark gestiegene Verkehrsaufkommen im Westen von Dingolfing aus den großen Wohn-, Gewerbe- und Industriegebieten der Stadt und der Gemeinde Loiching sowie aus dem südlich der Isar liegenden Gebiet des Landkreises Dingolfing-Landau leistungsfähig und anwohnerverträglich auf kurzem Weg zur A 92 geleitet werden. Das bestehende Straßennetz soll spürbar entlastet und die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich verbessert werden. Durch die Entflechtung des Verkehrs sind erhebliche positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit für den weiträumigen Verkehr auf der A 92 sowie den Verkehr auf den Zubringerstraßen zur Autobahn zu erwarten.

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

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

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

Laut **Regionalplan für die Region Landshut (13)** ist der Bau eines zusätzlichen Autobahnanschlusses an die A 92 zwischen Wörth a. d. Isar und Dingolfing besonders vordringlich durchzuführen.

Dem regionalen Straßennetz (Staatsstraßen sowie regional bedeutsamen Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen) kommt insbesondere Bedeutung für die Anbindung an das Fernstraßennetz, die Verknüpfung der wichtigen zentralen Orte der Regionen untereinander und die Erreichbarkeit der zentralen Orte aus ihren jeweiligen Verflechtungsbereichen zu. Weiterhin soll das regionale Straßennetz entweder günstige direkte Anbindungen an den Flughafen München ermöglichen oder als leistungsfähiger Zubringer zu den zum Flughafen führenden Fernstraßen dienen.

### **2.3.2 Planungsvarianten**

Das Vorhaben zielt gemeinsam mit dem Bau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen auf eine anwohnerverträgliche und leistungsfähige Anbindung des in den letzten Jahren im westlichen Bereich der Stadt Dingolfing stark gestiegenen Verkehrs an das Fernstraßennetz ab. Die weitere Autobahnanschlussstelle und der Bau/Ausbau einer leistungsfähigen Zubringerstraße ermöglichen die vollständige Herausnahme des nur durchfahrenden Verkehrs aus den langgestreckten Ortsdurchfahrten. Das bestehende Straßennetz wird dadurch spürbar entlastet und die Lärm- und Abgassituation für die vielen Anwohner erheblich verbessert. Wegen der Entflechtung des Verkehrs und der Entlastungswirkung auf die bereits heute zeitweise stark überlastete Autobahnanschlussstelle Dingolfing-West im Zuge der ebenfalls stark überlasteten Staatsstraße 2111, mit gefährlichem Rückstau teilweise bis auf die durchgehende Autobahnfahrbahn, werden durch die Planlösung erhebliche positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit auf der A 92 sowie auf den Zubringerstraßen zur Autobahn erwartet. Die bestehende höhengleiche Kreuzung der Kreisstraße DGF 16 bei Höfen mit der Bahnlinie Landshut - Plattling kann durch die geplante Verkehrsverlagerung auf die bisherige GVS (DGF 16neu mit Straßenüberführung über die Bahnlinie) weitgehend entlastet und damit die Verkehrssicherheit am Bahnübergang wesentlich erhöht werden, ohne dass eine neue Straße gebaut werden muss.

Für diese Ziele reicht die von verschiedener Seite geforderte Ertüchtigung der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-West nicht aus. Mit einer Verlängerung der Ausfahrspuren und/oder einem Umbau der Anschlussstelle Dingolfing-West zu einem sog. „Kleeblatt“ wären zwar im unmittelbaren Knotenpunktbereich Leistungssteigerungen im

Verkehrsablauf möglich. Eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation im Raum Dingolfing könnte damit aber nicht erreicht werden, weil in der Weiterführung die bereits heute stark belasteten Staatsstraßen 2111 und 2074 und die hochbelasteten Knotenpunkte nicht ausreichend leistungsfähig sind bzw. nicht so ausgebaut werden können, dass das für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsaufkommen sicher abgewickelt werden kann.

Ungeeignet sind deshalb auch die vom **Bund Naturschutz** vorgeschlagene neue Zubringerstraße vom Dynamikzentrum bis zur Anschlussstelle Dingolfing-West als Parallelstraße unmittelbar südlich entlang der A 92 und die vom **Landesbund für Vogelschutz** vorgeschlagene direkte Anbindung an die A 92 durch einen Umbau des nahegelegenen südlichen Rastplatzes der A 92 zu einer beschränkten Autobahnzufahrt für das Dynamik-Zentrum und das BMW-Werk.

Die derzeitige Verkehrssituation zeigt auch, dass größere Verkehrsverlagerungen aus dem Westen von Dingolfing zur (bisher durchschnittlich belasteten) bestehenden Anschlussstelle Dingolfing-Ost über die St 2074 nicht realisierbar sind, weil die Anschlussstelle weder von der Entfernung noch von der Fahrzeit her eine interessante Alternative darstellt. Die autobahnparallele Verteiler- und Zubringerstraße St 2074 (Landshuter Straße/Deggendorfer Straße) ist in Dingolfing heute bereits mit bis zu 11.000 Kfz/Tag stark belastet und über mehrere Kreuzungen mit dem städtischen Straßennetz verknüpft. Eine weitere Leistungssteigerung ist mit vertretbaren Mitteln nicht möglich.

Die Beibehaltung der gegenwärtigen Situation ohne oder mit nur sehr geringen baulichen ggf. aber mit verkehrslenkenden Maßnahmen (Nullvariante) wäre aufgrund der vorhandenen und insbesondere der zu erwartenden sehr hohen Verkehrsbelastungen unverträglich. Mit der geforderten weiteren Optimierung der Ampelschaltung an der Anschlussstelle Dingolfing-West - falls eine spürbare weitere Optimierung überhaupt noch möglich wäre - könnten die Verkehrsprobleme in Dingolfing allein nicht gelöst werden.

Die Hauptverkehrsachsen für den Nord-Südverkehr im Westen von Dingolfing sind die Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16. Über sie wird derzeit der Verkehr aus dem südwestlichen Landkreisgebiet Dingolfing-Landau sowie aus dem westlichen Stadtgebiet von Dingolfing zur St 2074 und weiter über die St 2111 zur Autobahn A 92 (Anschlussstelle Dingolfing-West) bzw. in das Stadtgebiet Dingolfing geführt.

Um eine möglichst eingriffsarme und anwohnerverträgliche Problemlösung zu finden, hat der Landkreis Dingolfing-Landau im Jahr 2007 bei der Gesellschaft für Landschaftsarchitektur Dr. H. M. Schober, Freising, eine sog. „Raumwiderstandsanalyse“ mit Variantenvergleich in Auftrag gegeben. Die Untersuchungsergebnisse sind in die Variantenabwägung eingeflossen.

Wegen der vorhandenen dichten Bebauung im Westen von Dingolfing, kommt für die geplante weitere leistungsfähige und anwohnerverträgliche Straßenanbindung an die Stadt Dingolfing und die A 92 nur der Bereich zwischen Kronwieden und Höfen oder eine Trassenführung im Bereich Grüblhof (unter Einbindung der bestehenden GVS „Teisbacher Feld“, Industriestraße) in Betracht.

#### 2.3.2.1 Trasse Kronwieden/Höfen (Erläuterungsbericht Variante 1)

Die Variante 1 beginnt bei der künftigen Anschlussstelle Dingolfing-Höfen am vorhandenen Kreisverkehrsplatz DGF 16. Die Trasse führt zunächst nach Südwesten, unterquert die Bahnlinie Landshut - Plattling und die Staatsstraße 2074 mit einer Grundwasserwanne. Sie führt anschließend zwischen den Orten Kronwieden und Höfen/Schönbühl auf möglichst kurzem Weg nach Süden zur Isar, wo sie über eine neue isarparallele Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 mit den weiterführenden Kreisstraßen, die südlich über die Isar führen, verknüpft ist.

Diese Variante würde die verkehrlichen Anforderungen an eine leistungsfähige Zubringerstraße zur Autobahn erfüllen. Die Baulänge beträgt 3,73 km, wobei die gesamte Strecke neu trassiert/gebaut werden müsste. Insbesondere nahe hintereinander liegende und technisch schwierige und sehr teure höhenfreie Kreuzungsbauwerke mit der Bahnlinie Landshut - Plattling sowie der Staatsstraße 2074 müssten dabei hergestellt werden.

Ein weiterer erheblicher Nachteil der Variante 1 im Vergleich zur Planlösung ist der relativ geringe Abstand der Straßentrasse zur Wohnbebauung im Bereich Kronwieden und Höfen/Schönbühl sowie zur dortigen Schule mit Schulsportplatz. Auch ein landwirtschaftlicher Betrieb wäre vom Straßenneubau massiv betroffen. Entsprechende Einwendungen wurden bereits im Vorfeld des Planungsverfahrens erhoben.

### 2.3.2.2 Trasse Grüblhof (**Planlösung** - Erläuterungsbericht Variante 2)

Die Planlösung beginnt ebenfalls bei der Anschlussstelle Dingolfing-Höfen am vorhandenen Kreisverkehrsplatz DGF 16. Der Autobahnzubringer führt anschließend aber in einem weiten Bogen unter Einbeziehung der vorhandenen GVS „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) zum bereits bestehenden Kreisverkehrsplatz bei Grüblhof (St 2074). Die vorhandene Brücke über die Bahnlinie und der Kreisverkehrsplatz können weiter verwendet werden. Die Trasse führt anschließend nach Süden zur Isar, wo sie an die weiterführenden Kreisstraßen DGF 16 (Isarquerung Teisbach) und über eine neue isarparallele Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 an die DGF 8 (Isarquerung Loiching) anbindet. Die Variante 2 erfüllt, wie die Variante 1, die verkehrlichen Anforderungen an eine leistungsfähige Zubringerstraße zur Autobahn, die Entlastungswirkung auf einzelne Ortsdurchfahrtsbereiche ist aber etwas geringer. Die gesamte Baulänge beträgt 5,32 km, davon führen jedoch 2,4 km auf der bereits bestehenden Gemeindeverbindungsstraße, die bestandsorientiert um 1 m verbreitert werden muss. Die Neubaulänge ist bei der Planlösung mit 2,91 km also deutlich kürzer wie bei der Variante 1 (3,73 km). Obwohl sich die Variante 1 hinsichtlich der Eingriffe in Natur und Landschaft günstiger als die Planlösung erweist und deshalb weniger Ausgleichsflächen notwendig wären, liegt bei der Planlösung der Grundbedarf an Privatflächen insgesamt nicht höher. Hinsichtlich der Durchschneidung landwirtschaftlicher Grundstücke hat die Planlösung gegenüber der Variante 1, bei der im Bereich Kronwieden mehrere Grundstücke mittig durchschnitten würden, deutliche Vorteile. Die Planlösung stellt trotz größerer Ausbaulänge auch die wirtschaftlichste Lösung dar, weil im Vergleich zur Variante 1 u. a. zwei sehr aufwändige Unterführungsbauwerke entfallen können.

### 2.3.2.3 Gesamtbewertung

Die Verkehrsverhältnisse im Bereich Dingolfing können nachhaltig nur durch eine wirksame Entflechtung der Verkehrsströme über eine zusätzliche kurzwegige und leistungsfähige Anbindung an die Autobahn A 92 im Westen von Dingolfing verbessert werden. Dabei drängt sich der Anschluss an der bestehenden Kreuzung mit der Kreisstraße DGF 16 auf. Auch der gewählte Ausbau/Neubau der Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist vernünftigerweise geboten, zweckmäßig und wirtschaftlich. Er stellt die anwohnerverträglichste Lösung dar und bezieht bereits bestehende Straßen weitest möglich mit ein. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind vertretbar bzw. können vollständig ausgeglichen werden.

Verkehrsverlagerungen auf die bestehende Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Ost sind weder möglich noch sinnvoll, weil damit zusätzliche Verkehrsbelastungen in Bereichen erfolgen würden, wo eigentlich verbessert bzw. entlastet werden soll. Mit Verbesserungen der bestehenden Anschlussstelle Dingolfing-West würde das Ziel des Planvorhabens, die Anwohner soweit wie möglich vom Verkehr zu entlasten und auf den Hauptverkehrsstraßen künftig Stausituationen weitgehend zu vermeiden, ebenfalls nicht erreicht.

### 2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung der Zubringerstraße DGF 8/DGF 16 zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS bzw. RAL". 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 entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Über die zu verlegenden/auszubauenden Kreisstraßen DGF 8/DGF 16 soll das in den letzten Jahren stark gestiegene Verkehrsaufkommen im Westen von Dingolfing sowie im südlich der Isar liegenden Gebiet des Landkreises Dingolfing-Landau anwohnerverträglich und leistungsfähig auf kurzem Weg an das Durchgangsstraßennetz (St 2074, A 92) angebunden werden. Die Kreisstraßen übernehmen damit künftig neben ihrer zwischengemeindlichen Verbindungsfunktion eine wichtige Zubringerfunktion zum Fernstraßennetz und sind gemäß den Kriterien der RAS - N (Netzgestaltung - jetzt RIN) und der RAS - L in die Kategoriengruppe A III einzustufen.

Unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose wird eine Straßenverbindung geschaffen, die auch den künftigen Anforderungen an einen verkehrssicheren und leistungsfähigen Autobahnzubringer entspricht.

Der Trassierung der Kreisstraße liegt eine Entwurfsgeschwindigkeit von  $V_e = 70$  km/h zugrunde. Die verbesserte Streckencharakteristik südlich der St 2074 und die Trennung des überörtlichen Durchgangsverkehrs vom innerörtlichen Ziel- und Quellverkehr sowie die Reduzierung der Straßeneinmündungen und Grundstückszufahrten beeinflussen entscheidend die Sicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufs und fördern eine gleichmäßige und wirtschaftliche Fahrweise.

Der Ausbauquerschnitt der Kreisstraße mit 10,50 m Kronenbreite und 7,50 m befestigter Fahrbahn entspricht hinsichtlich der prognostizierten Verkehrsmenge den Einsatzgrenzen der Richtlinien. Damit ist ein wirtschaftlicher und flächensparender Querschnitt gewählt.

Die Straßengradiente orientiert sich zwischen der A 92 und der St 2074 am Bestand der GVS und verläuft im übrigen Bereich möglichst geländeangepasst und entspricht den Richtlinien.

Mit den Kreisverkehrsplätzen bei Loiching und Teisbach werden die Eingriffe in Grundstücke im Vergleich zu anderen denkbaren Knotenpunktösungen minimiert. Die Ausgestaltung entspricht dem notwendigen Standard, eine Reduzierung ist im Hinblick auf Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der Zubringerstraße nicht vertretbar.

Mit dem südlich der St 2074 entlang der Zubringerstraße geplanten 2,5 bzw. 3 m breiten Anwandweg/Geh- und Radweg wird für den nichtmotorisierten Verkehr eine verkehrssichere Verbindung zwischen Loiching, Teisbach und Dingolfing und gleichzeitig eine Anbindung zum überregional bedeutsamen Isarradweg hergestellt. Der Weg ist zum Teil auch für die Erschließung der anliegenden Grundstücke notwendig.

#### 2.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

Die geplante Zubringerstraße DGF 8/DGF 16 liegt nicht in der Nähe von Wohngebieten.

Der Straßenbau führt zu einer spürbaren Entlastung einer Vielzahl von Anwohnern in den langgestreckten Straßenortsdurchfahrtsbereichen von Dingolfing, Kronwieden und Schönbühl von Lärm und Abgasen. Mit der Bündelung der Verkehrsströme und den Verkehrsverlagerungen hin zur neuen Autobahnanschlussstelle wird der Verkehrsfluss auf den bestehenden Zubringerstraßen zur Autobahn im Raum Dingolfing in Spitzenzeiten deutlich verbessert. Die bisher durch Leistungsengpässe verursachten Stauungen mit zusätzlichen Abgas- und Lärmimmissionen werden weitgehend vermieden.

Die Schutzwürdigkeit der durch die Verkehrszunahme bzw. -verlagerung Betroffenen wird hierdurch jedoch nicht gemindert oder in Frage gestellt.

##### 2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (so genannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem

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

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

#### 2.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Zubringerstraße DGF 8/DGF 16 hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG unproblematisch, weil die in § 50 BImSchG genannten Gebiete nicht wesentlich betroffen sind. Die früher überlegte Trassierung zwischen Kronwieden und Schönbühl hätte insoweit Nachteile.

#### 2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

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

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

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

#### 2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Der Prognose liegen für das Prognosejahr 2025 für die einzelnen Straßenabschnitte folgende Verkehrsmengen zugrunde:

- Ausbaustrecke der DGF 16 auf der bestehenden GVS „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) bis zum Kreisverkehrsplatz Grüblhof (St 2074).  
bis zu 12.600 Fahrzeuge/Tag
  - Neubaustrecke der Zubringerstraße DGF 16 vom Kreisverkehrsplatz St 2074 bis zum Anschluss an die Teisbacher Isarbrücke.  
7.300 Fahrzeuge/Tag
  - Neubaustrecke der Verbindungsstraße von der Zubringerstraße DGF 16 bis zur DGF 8 nördlich der Isar bis Loiching/Kronwieden.  
2.900 Fahrzeuge/Tag
- Der Schwerverkehrsanteil wurde jeweils mit 20 % am Tag und 10 % in der Nacht angenommen.

Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten und ist grundsätzlich plausibel. Auch das Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung und Städtebau Lang + Burkhardt aus den Jahren 2005/2007, zuletzt aktualisiert am 5.5.2011, spricht für diese Annahmen. Auch bei Annahme eines höheren Schwerverkehrsanteils auf der Ausbaustrecke kann man ohne konkrete Berechnungen feststellen, dass die Grenzwerte nicht überschritten werden. Auch die Anwendung eines anderen Berechnungsverfahrens für die Immissionsorte 10, 11, 12 und 13 führt zu keinem anderen Ergebnis, wie eine Vergleichsprüfung ergab.

#### 2.3.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau.

Zwischen den Kreisverkehrsplätzen bei Grüblhof (St 2074) und Loiching (DGF 8) handelt es sich um einen Neubaufall. Bei den im Neubaubereich liegenden Wohngebäuden werden keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte auftreten. Die einzelnen maßgeblichen Immissionsorte sind in der Planunterlage 11 dargestellt.

Zwischen dem Kreisverkehrsplatz bei Grüblhof und dem Kreisverkehrsplatz DGF 16 bei der Anschlussstelle Dingolfing-Höfen wird die bestehende Gemeindeverbindungsstraße verbreitert, also geändert. Die Änderung kann hier wegen der erheblichen Verkehrszunahme auch spürbar sein, also wesentlich im Sinne der §§ 41 und 42 BImSchG und der 16. BImSchV. Betroffen ist überwiegend die unmittelbar angrenzende Bebauung in den Industriegebieten. Wohnnutzungen sind dort nicht zugelassen. Das nächstgelegene Wohnanwesen liegt etwa 210 m von der künftigen Kreisstraße DGF 16 entfernt im Außenbereich. Die Lärmberechnungen zeigen, dass auch in diesem Bereich keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte auftreten werden.

An diesem Ergebnis würde sich hier auch nichts ändern, wenn man einen höheren Schwerverkehrsanteil oder ein anderes Berechnungsverfahren anwenden würde.

#### 2.3.4.2 Schadstoffbelastung

Der Ausbau/Neubau der Zubringerstraße DGF 8/DGF 16 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. Solche Gebiete liegen nicht im Einwirkungsbereich des Vorhabens.

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).

Eine signifikante Änderung bzw. Verschlechterung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung für die Wohnbebauung ist sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen nicht zu befürchten. Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) 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 auch unter Berücksichtigung der Verkehrsverlagerungen nicht zu erwarten. Eine gesonderte Untersuchung anhand des Merkblattes „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS 2012)“ war nicht erforderlich.

#### 2.3.4.3 Bodenschutz

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

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit bis zu 12.600 Fahrzeugen/Tag belasteten Zubringerstraße werden für die Böden 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.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den Einsatz der Kraffahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann.

Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 12.600 Kfz/Tag (im am stärksten belasteten Abschnitt) eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

## 2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

### 2.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

### 2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im unmittelbaren Bereich des Vorhabens befinden sich keine Fauna-Flora-Habitat- (FFH) oder Vogelschutzgebiete (SPA).

Das nächste SPA-Gebiet 7341-471.02 „Wiesenbrütergebiete im Unteren Isartal“ und die FFH-Gebiete 7341-371.04 „Mettenbacher, Griesenbacher und Königsauer Moos“, 7340-371.02 „Habitate der Gelbbauchunke im Landkreis Dingolfing-Landau“, 7341-301.01 „Unteres Isartal zwischen Niederviehbach und Landau“ und 7439-371.08 „Leiten der Unteren Isar“ liegen alle außerhalb des Wirkraumes des Vorhabens. Die gebietsbezogen konkretisierten Erhaltungsziele dieser europäischen Schutzgebiete sind durch das Bauvorhaben nicht betroffen. Es besteht also keine Möglichkeit, dass erhebliche Auswirkungen auf diese Gebiete einschließlich der charakteristischen Arten der maßgeblichen Lebensräume durch das Vorhaben ausgelöst werden. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen des geplanten Baus und Betriebs der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen auf Natura 2000-Belange (Kumulation). Verkehrsbedingte Fernwirkungen können ausgeschlossen werden. Gequerte Fließgewässer stehen nicht in unmittelbarer Verbindung zu den FFH-Gebieten.

Die Neubaustrecke der DGF 16 führt zwischen dem Längenmühlbach und der Isar durch das **Landschaftsschutzgebiet** LSG-00172.01 „Schutz von Landschaftsteilen in der Stadt Dingolfing, dem Markt Teisbach sowie den Gemeinden Gottfrieding, Loiching, Mamming und Niederviehbach“. Aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses und wegen mangelnder Alternativen wird der Straßenbau hier zugelassen.

#### **Gesetzlich geschützte Biotope und geschützte Lebensstätten nach BNatSchG bzw. BayNatSchG im näheren Umfeld:**

Galerieauwald am Längenmühlbach

Auwaldreste nördlich der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 bzw. des Sickergrabens

Hochstaudenfluren feuchter/nasser Standorte am Längenmühlbach

Naturnaher Längenmühlbach

Naturnahe Feldgehölze im Bereich des Sickergrabens

Naturnahe Hecken zwischen Kreisverkehrsplatz St 2074 und Kreisverkehrsplatz Loiching

Artenreiches Grünland nördlich der Brücke Teisbach

#### **Biotope der bayerischen Biotopkartierung im Plangebiet:**

7340-102

Gewässerbegleitender Gehölzsaum am Längenmühlbach mit linearen gewässerbegleitenden Gehölzen und feuchter/nasser Hochstaudenflur

7340-114

Kiesweiher mit lückigem Saum mit linearen gewässerbegleitenden Gehölzen und magerer Altgrasflur

7340-121

Hochstauden- und Altgrasbestände und Gehölze entlang einem Entwässerungsgraben mit feuchter/nasser Hochstaudenflur, magerem Altgrasbestand und naturnahen Feldgehölzen

7340-236

Hochwasserdämme an der Isar mit artenreichem Extensivgrünland, Magerrasen und trockener Initialvegetation

7340-241

Stauwurzelbereich der Staustufe Dingolfing mit Auwald, Röhricht und feuchter/nasser Hochstaudenflur

7340-242

Auwald bei Schönbühl mit Röhricht

7340-243

Brenne bei Schönbühl mit Auwald und Magerrasen

Die Biotope 102 und 242 sind durch das Bauvorhaben kleinflächig von Versiegelung, Überbauung und vorübergehender Inanspruchnahme sowie von randlicher Beeinträchtigung betroffen.

Die Biotope 114 und 236 sind durch randliche Beeinträchtigung betroffen.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope (§ 30 BNatSchG; Art. 23 BayNatSchG) lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume (§ 39 Abs. 5 BNatSchG; Art. 16 BayNatSchG) aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen nach den in A 3.4 festgelegten Vorgaben beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde wurde im Verfahren beteiligt und hat den Ausnahmen bzw. Befreiungen zugestimmt.

#### 2.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

##### 2.3.5.1.2.1 Zugriffsverbote

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

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. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der (noch nicht erlassenen) Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

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. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der (noch nicht erlassenen) Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

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

Für nach § 15 BNatSchG zulässige (siehe insoweit C 2.3.5.3) Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

##### 2.3.5.1.2.2 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 „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ in der Fassung vom 8.1.2008, Az. IID2-4022.2-001/05 mit Änderungen vom Februar 2009. Zwar sind die Hinweise mit Schreiben der OBB vom 24.3.2011 aufgehoben worden, dies hat jedoch auf die Untersuchung und deren Ergebnisse keine Auswirkungen.

Korrigierend zur deutschen Regelung und diesen „Fachlichen Hinweisen“ ist nach der Entscheidung des BVerwG vom 14.7.2011, Az. 9A 12.10 nach Art. 12 Abs. 1 Buchstabe a FFH-RL zu berücksichtigen, dass unter „absichtlichen Tötungen“ auch die Fälle des billigen In-Kauf Nehmens von Tötungen erfasst sind (EuGH vom 18.05.2006 RS. C-221/04 - siehe auch die „Fachlichen Hinweise zur saP“ vom 12.2.2013).

Im Rahmen der für den Neubau der Autobahnanschlussstelle sowie für den Neubau/Ausbau der Zubringerstraße durchgeführten Raumwiderstandsanalyse erfolgten umfangreiche Untersuchungen zu den relevanten Säugetierarten und den übrigen Arten/Artengruppen des Anhangs IV der FFH-Richtlinie. In Abhängigkeit von der Mobilität der möglicherweise betroffenen Arten wurden unterschiedliche Untersuchungsräume betrachtet:

- Fledermäuse:

Aufgrund der größeren Mobilität von Fledermäusen wurde zur Ermittlung relevanter Fledermausvorkommen ein Umgriff von ca. 5 km um die Trasse betrachtet. Beim Großen Mausohr wurde der Betrachtungsraum auf 15 km erweitert. Projektspezifische und artenspezifische Erhebungen erfolgten im direkten Umfeld der Trasse.

- Vögel:

Auswertung Brutvogelatlas TK 7340/4, projektspezifische Erhebungen auf und im Umfeld der unmittelbar betroffenen Flächen.

- Übrige Arten:

Datenanalyse im Raum zwischen der A 92 und dem nördlichen Isardeich in einem Korridor von ca. 1,5 km um bzw. entlang der geplanten Trassen. Die eingedeichte Isar selbst, der Dingolfinger Isarstausee sowie Räume nördlich der A 92 und südlich der Isar wurden nicht näher betrachtet (keine Projektwirkungen).

Zwischen der A 92 und dem nördlichen Isardeich wird als Wirkraum des Vorhabens ein Korridor von rd. 500 m entlang der Trasse betrachtet. Innerhalb dieses Raumes ist in erster Linie mit potenziellen und dem Vorhaben zuordenbaren bau-, anlagen- oder betriebsbedingten Wirkungen zu rechnen. Räumlich darüber hinausgehende Wirkungen wurden nicht betrachtet, weil der Korridor von rd. 500 m entlang der Trasse sowieso teilweise über die A 92 hinaus nach Norden reicht. Projektwirkungen wie Licht- oder Lärmemissionen werden hier jedoch nicht unterstellt, da diese von den entsprechenden Wirkungen der A 92 um ein Vielfaches überlagert werden. Bei den südlichen Trassenabschnitten reicht der 500-m-Korridor (Wirkraum) bis in den Dingolfinger Isarstausee und seinen Stauwurzelbereich hinein. Unmittelbare baubedingte Wirkungen oder Wirkungen des künftigen Verkehrs wie Licht und sonstige optische Reize werden weitgehend durch den vorhandenen Isar-/Stauseedamm abgeschirmt, so dass hier keine Wirkungen z.B. auf die Vogelwelt zu erwarten sind. Gleiches gilt für den Lärm. Es ist nicht zu erwarten, dass durch den künftigen Verkehr (hinter dem Damm) die bereits vorhandenen Lärmemissionen im Bereich der Isar (Stausee) derart gesteigert werden, dass Wirkungen auf die Vogelwelt (oder sonstige Tiergruppen) eintreten werden. Im Hinblick auf den Faktor „Störung“ (durch den Menschen und seine Aktivitäten) ist hier vielmehr das Geschehen auf den rege genutzten Dammwegen und den Uferbereichen (u.a. Angelnutzung, Jogging, freilaufende Hunde etc.) entscheidend. Diese Störungen werden von den Vögeln unmittelbar wahrgenommen und führen zur Einhaltung entsprechender Fluchtdistanzen, Fluchtreaktionen etc. Der Bau der Zubringerstraße hat hierauf keinen verschlechternden Einfluss und verändert nicht den Status quo.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12.1, Anlage 1, dargestellt. Auf diese wird Bezug genommen. Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden

Erläuterungen unter 2.3.5.3.2 verwiesen. Untersucht wurden baubedingte, anlagenbedingte und betriebsbedingte Wirkprozesse.

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Soweit dabei beanstandet wurde, dass die Untersuchung der Verbotstatbestände auf zu wenige streng bzw. besonders geschützte Arten beschränkt worden sei, ist festzuhalten, dass die Untersuchungstiefe maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall abhängt und das Recht nicht zu einem Ermittlungsaufwand nötigt, 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).

Soweit der **Bund Naturschutz** und der **Landesbund für Vogelschutz** darauf hinweisen, dass die Prüfung unvollständig sowie fehlerhaft sei, teilweise veraltete Datengrundlagen verwendet würden und deshalb entsprechende Kartierungen und Nachbesserungen (mind. 5 aktuelle Begehungen zwischen 1. März und 15. Juni sowie weitere Begehungen im September und Oktober, Ausdehnung des Untersuchungsraumes insbesondere auch auf Bereiche nördlich der Anschlussstelle) notwendig wären, ist anzumerken, dass von der unteren Naturschutzbehörde ausdrücklich bestätigt wurde, dass die Erhebungen des Büros Schober, Freising, zu den Tierarten nachvollziehbar sind, den vorhandenen Gegebenheiten entsprechen und keine aktuellen Fachkartierungen vorliegen.

Mit der angewandten Methodik sind ausreichende Erkenntnisse über die Bestandssituation möglich. Darüber hinausgehende Erfassungen sind für die Beurteilung der Verbotstatbestände hier nicht erforderlich. Die für die Beurteilung der Verbotstatbestände des europäischen Artenschutzes relevanten Aussagen aus dem Projektbericht des Büros LaFau vom August 2008 wurden berücksichtigt. Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen hängen von den naturräumlichen Gegebenheiten ab. Erforderlich ist eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung (BVerwG vom 12.8.2009, Az. 9 A 64.07).

Im Wirkraum des Vorhabens wurden keine Amphibienarten nachgewiesen, die nach europäischem Recht geschützt sind. Zum Schutz von Amphibien und Kleinlebewesen ist im Bereich des Fischteiches bei Schönbühl die Anlage von Amphibienleiteinrichtungen vorgesehen (Schutzmaßnahme 6), mit denen die Amphibien und Kleinsäuger unter die Brücke über den Längenmühlbach geleitet werden. Während der Bauzeit werden entsprechend der Schutzmaßnahme S 2 Absperrungen und Bauzäune nach den örtlichen Erfordernissen in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung errichtet. Hierzu zählen bei Bedarf auch Amphibienschutzmaßnahmen.

#### 2.3.5.1.2.3 Konfliktanalyse

##### **§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG / Art. 12 FFH-RL / Art. 5 V-RL**

Baubedingte Tötungen werden soweit wie möglich vermieden (zeitliche Beschränkungen, Schutzmaßnahmen usw.).

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. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrswegs in einem bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, 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 zu § 42 Abs.1 Nr. 1 1. Alt. BNatSchG a. F. - juris Rn. 91).

Durch Bau und Betrieb der Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle sind hiernach bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt (Anlage 1 der Planunterlage 12.1).

Für die im Wirkraum nachgewiesenen sieben Fledermausarten (Abendsegler, Bartfledermaus, Breitflügelfledermaus, Kleiner Abendsegler, Nordfledermaus, Rauhaut-

fledermaus, Zwergfledermaus) ist zur Senkung des Kollisionsrisikos die Schutzmaßnahme S 7 am Längenmühlbach vorgesehen. Durch Pflanzung von ausreichend hohen Bäumen zu beiden Seiten des Baches und an beiden Brückenseiten werden die Fledermäuse hier zu einem möglichst hohen Überflug der Straße „gezwungen“. Diese Leit- und Schutzmaßnahme muss zum Zeitpunkt der Aufnahme des Straßenverkehrs bereits wirksam sein (Nebenbestimmung A 3.4.9). Damit die Brücke ggf. auch unterflogen werden kann, wurde der Vorhabenträger darüber hinaus verpflichtet, zwischen Mittelwasserhöhe und Unterkante der Brücke über den Längenmühlbach eine größere lichte Höhe herzustellen und die Gradienten der DGF 16 in diesem Bereich entsprechend anzuheben. Um auch für höher über dem Wasser fliegende Fledermäuse im Brückenbereich Kollisionen zu verhindern, hat er ferner an den Brückengeländern der Längenmühlbachbrücke 4 m hohe, geeignete (nach Größe der vorkommenden Arten) Drahtgeflechte anzubringen.

Die Aufenthaltsdichte und Aufenthaltswahrscheinlichkeit von Fledermäusen im Wirkraum ist sehr gering. Das Kollisionsrisiko bzw. die Erhöhung des Risikos wird deshalb bei Berücksichtigung der Nebenbestimmungen als gering eingestuft. Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden werden, dürfen berücksichtigt werden (BVerwG vom 6.11.2012, Az. 9 A 17.11). In diesem Urteil wird auch bestätigt, dass die negativen Wirkungen der Trasse auf der Grundlage fachwissenschaftlicher Erkenntnisse (z. B. einer „Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2011“) kompensiert werden können. Die vorgesehenen Leit- und Schutzmaßnahmen sind hierfür geeignet.

Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko für den Biber entsteht wegen der ausreichend dimensionierten Brücke (Lichte Weite 12 m) über den Längenmühlbach nicht. Eine Querung der neuen Straßentrasse außerhalb des vollständig überspannten Längenmühlbaches ist nicht zu erwarten.

Ebenso wird für die Schlingnatter und die Zauneidechse vom Büro Schober ein signifikant gesteigertes Kollisionsrisiko durch den Straßenbau ausgeschlossen. Der derzeitige Zustand wird nicht verschlechtert.

Für den europäischen Artenschutz (Anhang IV) relevante Amphibienarten kommen im Wirkraum nicht vor.

Von einem Vorkommen der Grünen Keiljungfer am Längenmühlbach wird in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ausgegangen. Diese Libellenart ist in Niederbayern weit verbreitet, zunehmend auch im Isar-Inn- und Donau-Isar-Hügelland sowie an der Altmühl. An der Isar ist sie auch unterhalb von Landshut nachgewiesen. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos wird ausgeschlossen, weil neben und an der Brücke über den Längenmühlbach Schutzmaßnahmen ergriffen werden, um so eine möglichst hohe Überflughöhe über der Fahrbahn zu „erzwingen“ (siehe Maßnahmenblatt zu Schutzmaßnahme S 7). Bei der Bauausführung der Brücke über den Längenmühlbach darf nicht in den Wasserkörper des Längenmühlbaches eingegriffen werden (Nebenbestimmung A 3.4.9). Auch baubedingte Tötungen der Grünen Keiljungfer können deshalb ausgeschlossen werden. Der Längenmühlbach wird bereits jetzt von Straßen gequert und dennoch (vermutlich erfolgreich) von der Grünen Keiljungfer als Lebensraum besiedelt. Hierbei kommt es auch zu gelegentlichen Kollisionen bzw. Individuenverlusten, die bei der Grünen Keiljungfer in Anbetracht ihrer schnellen und wendigen Flugweise jedoch eher zufälligen Charakter haben und nicht bestandsregulierend wirken.

Die genannten Schutzmaßnahmen für die Grüne Keiljungfer wirken in gleicher Weise auch für die Gemeine Keiljungfer.

Aus der Gruppe der saP-relevanten Käferarten liegen Hinweise zum Vorkommen des Eremiten vor. Die nächstgelegenen Fundorte liegen in den Kopfweiden südlich der Isar bei Teisbach. In diesem Bereich finden vorhabensbedingt keine Eingriffe statt, auch sind indirekte Projektwirkungen aufgrund der Entfernung auszuschließen.

Von den insgesamt 25 Kopfweiden am Ufersaum des Längenmühlbaches im Bereich der Trassenquerung müssen maximal 2 Bäume im Zuge der Bauausführung gefällt werden. Diese Bäume und ein weiterer Baum wurden im Jahr 2009 auf Kotpellets der Larven und Fragmente der Imagines des Eremiten hin untersucht. Es wurde nichts gefunden. Selbst für den (bislang nicht belegten) Fall, dass der Eremit am Längenmühlbach vorkommen sollte, wird aufgrund des artenspezifischen Verhaltens ein signifikant steigendes Tötungsrisiko ausgeschlossen. Auf A 3.4.9 wird ergänzend hingewiesen.

Bei den untersuchten europäischen Vogelarten kann eine signifikante Erhöhung des individuenbezogenen Kollisionsrisikos wegen der vernachlässigbar geringen Zunahme des

Risikopotentials ebenfalls ausgeschlossen werden. Auf die Nebenbestimmung A 3.4.9 wird hingewiesen.

Tötungen im Zusammenhang mit der Baufeldfreimachung und der Durchführung der Bauarbeiten wird durch geeignete Maßnahmen entgegenwirkt (Bauzeitbeschränkungen usw.).

#### **§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG / Art. 5 V-RL / Art. 12 FFH-RL**

Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie:

Fledermäuse:

Fledermausquartiere werden im Zuge des Vorhabens nicht zerstört oder beeinträchtigt.

Die geplante Zubringerstraße verläuft in einem für Fledermäuse insgesamt wenig attraktiven (Nahrungs-) Raum. Hauptgrund hierfür ist die bedeutend höhere Attraktivität des nahe gelegenen Isarstausees mit seinem ungleich höheren Insektenangebot über der Wasserfläche und den Randzonen. Die Vorkommenswahrscheinlichkeit und Aufenthaltsdauer von Fledermäusen im Vorhabengebiet ist deshalb äußerst gering. Auch auf Grund der Vorbelastung durch das bestehende Straßennetz sind weder Verletzungen der Schädigungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG noch der Störungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG zu besorgen.

Weitere Säugetierarten:

Biber:

Die Vorkommen des Bibers am Längenmühlbach sind Teil der Biberpopulation im Isartal einschließlich der angrenzenden Niedermoorbereiche und größerer Seitentäler. Der Erhaltungszustand der Art wird als gut eingestuft.

An der Querungsstelle der Zubringerstraße mit dem Längenmühlbach sind - wie in vielen weiteren Abschnitten - Hinweise auf eine gelegentliche Biberaktivität vorhanden (v.a. Nagespuren). Keine Hinweise deuten jedoch darauf hin, dass an der Querungsstelle oder den unmittelbar angrenzenden Bereichen (Baufeld) ein besetzter Bau des Bibers vorhanden ist. Eine genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätte ist damit von dem hier geplanten Brückenbau nicht betroffen. Eine baubedingte Tötung oder Verletzung von Tieren kann damit ebenfalls ausgeschlossen werden. Wie Beispiele an den Mühlbächen der Isar zeigen, kann der Biber mühelos unter Brückenbauwerken mit den hier geplanten Dimensionen hindurch schwimmen. Die Lebensstätte "Längenmühlbach" mit ihren ökologischen Funktionen und ihrem räumlichen Zusammenhang bleibt somit auch bei einer Realisierung des Vorhabens für den Biber durchgängig erhalten.

Durch die Baumaßnahmen können im Bereich der Fließgewässerquerung kurzfristig baubedingte Störungen für durchwandernde Biber während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Wanderungs- und Überwinterungszeiten eintreten. Eine anhaltende, anlage- oder betriebsbedingte Störung oder Beeinträchtigung der Funktionsbeziehungen entlang des Längenmühlbachs wird jedoch nicht eintreten, da Durchwanderungen vergleichbar dimensionierter Brücken sowie eine geringe Störfähigkeit gegenüber verkehrsbedingten Emissionen nach einer Eingewöhnungsphase bekannt sind.

Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden nicht erfüllt.

Reptilien:

In der Artschutzkartierung gespeicherte Nachweise oder Beobachtungen der Schlingnatter im Untersuchungsgebiet liegen nicht vor. In Niederbayern ist diese Art nicht häufig, aber weit verbreitet. Prinzipiell ist - abgesehen von großflächig ausgeräumten Landschaften und den Hochlagen des bayerischen Waldes - mit dem Auftreten der Art zu rechnen. Sofern man vorsorglich Vorkommen entlang der Bahnlinie Landshut - Plattling und am Isardamm unterstellt, kommt man dennoch nicht zu einer Schädigung oder Störung. Der nördliche Trassenabschnitt der Zubringerstraße zwischen der Anschlussstelle Dingolfing-Höfen und der St 2074 (ehemalige B 11) ist nämlich bereits vorhanden und für den Verkehr freigegeben. Geplant ist nur noch eine geringfügige Verbreiterung der Fahrbahnen. Die vorhandene Trasse überbrückt die Bahnlinie und deren Böschungen, bauliche Änderungen dieser Brücke sind nicht vorgesehen. Auch im unmittelbaren Bahnübergangsbereich Höfen sind keine Baumaßnahmen geplant. Projektbedingte Schädigungen können deshalb ausgeschlossen werden.

Der Anschluss der Zubringerstraße an die Teisbacher Isarbrücke erfolgt im Bereich vorhandener Wege und Straßen. Sonstige Eingriffe am Isardamm erfolgen nicht. Projektbedingte Schädigungen von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten werden deshalb auch hier ausgeschlossen.

Durch das Projekt kommt es zu keiner Änderung des Status quo (keine Baumaßnahmen im Bereich Bahndamm, Eingriff am Isardamm in stark vorbelastetem Bereich). Bestandserhebliche Störungen durch Bau, Anlage und Betrieb der Zubringerstraße können deshalb ausgeschlossen werden.

Der Erhaltungszustand der lokalen Population der Zauneidechse im Isartal (einschließlich der Hangleite) wird als gut eingestuft, da die Zauneidechse hier ein gutes Lebensraumangebot vorfindet und die von der Art besiedelbaren, offenen bis halboffenen Teilflächen besonders über die Isardämme und Bahndämme weiträumig miteinander vernetzt sind. Wie für die Schlingnatter können auch für die Zauneidechse projektbedingte Schädigungen von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten oder bestandserhebliche Störungen durch den Bau oder den Betrieb der Zubringerstraße ausgeschlossen werden.

Libellen:

Eine erhebliche Schädigung der Grünen Keiljungfer durch das Vorhaben bzw. ihres Lebensraumes Längenmühlbach ist auszuschließen, weil der nur punktuelle bauliche Eingriff und der hiermit verbundene Flächenverlust des Uferbereichs (Bau der Brücke) im Vergleich zur Größe des Gesamtlebensraums vernachlässigbar gering ist. Der betroffene Uferabschnitt besitzt keine herausgehobene (Lebensraum-) Funktion. Der Längenmühlbach wird in seinem Verlauf zwischen dem Stausee Altheim bei Landshut und der Einleitung in die Isar bei Plattling/Pielweichs von zahlreichen Straßen und Wegen gequert und durchfließt mehrere größere Siedlungsbereiche. Seine Gewässerqualität ist entscheidend abhängig von direkten und indirekten Stoffeinträgen aus der Landwirtschaft sowie von Einleitungen in den Siedlungen. Die diffusen projektbedingten Einträge (Gischt, Staub) haben hier keinen erheblichen Einfluss auf die Gewässerqualität. Projektbedingt ergeben sich für das Vorkommen am Längenmühlbach auch keine populationsrelevanten Störungen. Bau- oder betriebsbedingte Störungen (vorübergehende bauliche Eingriffe in den Uferbereich, Lärm etc.) entwickeln keine weiträumig wirksamen Störungen, die zu einer merklichen und nachhaltigen Bestandsabnahme der Art führen könnten.

Käfer:

Die nächstgelegenen Fundorte des Eremiten liegen in den Kopfweiden südlich der Isar bei Teisbach. Von den vorhandenen Kopfweiden am Ufersaum des Längenmühlbachs stehen eine oder zwei auf der geplanten Trasse der Zubringerstraße. Sie müssen deshalb entfernt werden. Diese (und ein dritter Baum) wurden im März 2009 auf Kotpellets der Larven und Fragmente der Imagines (Flügeldecken etc.) des Eremiten hin untersucht, wobei die Untersuchung ergebnislos blieb. Ein Vorkommen und eine projektbedingte Zerstörung einer Fortpflanzungsstätte wird deshalb nicht unterstellt. Der Eremit bewohnt (auch) Alleebäume in Großstädten (Bsp. München). Störungen durch Baumaßnahmen (Lärm, Licht etc.) beeinflussen die Art nicht nachweislich. Erhebliche projektbedingte Störungen durch das geplante Straßenbauvorhaben werden deshalb ausgeschlossen. Der Vorhabenträger hat beim Erörterungstermin zugesagt, die vom Bau der Zubringerstraße unmittelbar betroffenen Kopfweiden vor Baubeginn in möglichst großen Teilen auf eine angrenzende Fläche zu verlagern (A 3.4.9).

Europäische Vogelarten:

Insgesamt wurden 101 Vogelarten ermittelt, die sich im Untersuchungsgebiet zwischen der A 92 und der Isar oder dessen Umgriff als wahrscheinliche oder tatsächliche Brutvögel aufhalten (vgl. Anlage 1 zu Planunterlage 12.1). In einem ersten Schritt wurden unter Berücksichtigung der Bestandssituation (Anzahl von Brutpaaren, räumliche Verbreitung etc.) sowie der artspezifischen Lebensraumansprüche und dem tatsächlich vorhandenem Lebensraumangebot diejenigen tatsächlich oder potenziell vorkommenden Arten ermittelt, bei denen Verstöße gegen artenschutzrechtlichen Bestimmungen sicher ausgeschlossen werden können (Seiten 35 ff. der saP).

Für die nachfolgend beschriebenen Vogelarten wurden mögliche Auswirkungen näher ermittelt und dargestellt.

Eisvogel:

Vom Eisvogel liegen Flugbeobachtungen am Längenmühlbach vor. Vermutlich brüdet die Art auch hier, da entlang des Baches geeignete Strukturen zur Anlage der Niströhren vorhanden sind. Das/die Vorkommen sind Teil der „lokalen Population“ im unteren Isartal, welches durchgängig vom Eisvogel besiedelt wird.

Im Bereich der vorgesehenen Querung mit dem Längenmühlbach befinden sich keine für den Eisvogel zur Anlage von Brutröhren besonders geeignete Uferstrukturen (höheres Steilufer, „Eisvogelwand“). Projektbedingt findet somit keine Zerstörung oder Beschädigung einer Fortpflanzungsstätte im engeren Sinne statt.

Baubedingte Emissionen und sonstige Störungen im Umfeld des Brückenbauwerks über den Längenmühlbach werden vermutlich dazu führen, dass der Eisvogel diesen Bereich vorübergehend meiden wird. Nach Fertigstellung der Brücke ist jedoch damit zu rechnen, dass er auch das nähere Brückenumfeld wieder als Teil seines Gesamtlebensraumes (mindestens 1 km naturnahe Fließgewässerslänge) nutzen wird, da der Eisvogel gegenüber Verkehrslärm keine besondere Empfindlichkeit zeigt. Insgesamt ist damit von einer vorübergehenden lokalen Vergrämung der Art auszugehen, die im „worst-case“ zu einem Ausfall einer/zwei Brutsaison/s führen wird. Eine populationsrelevante Störung hierdurch wird aber ausgeschlossen, da die Art durch entsprechend hohe Nachwuchsraten (sog. „Schachtelbruten“) in der Lage ist, auch natürliche Bestandsverluste/-schwankungen auszugleichen.

Baumpieper, Feldlerche, Feldsperling, Goldammer, Kiebitz, Klappergrasmücke, Kleinspecht, Kuckuck, Mehlschwalbe, Rauchschnalbe und Rebhuhn:

Für diese Vogelarten wird auf die im Plangeheft enthaltene Bestands- und Gefährdungsanalyse Bezug genommen. Das Erreichen von Verbotstatbeständen (Störungsverbot, Schädigungsverbot) kann unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutz- und Minimierungsmaßnahmen sicher ausgeschlossen werden. Die potentiellen Kiebitzhabitate östlich der GVS „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) sind durch die Überbauung im Zuge der Erweiterung des BMW-Werkes vollständig betroffen. Der Verlust wird durch Ausgleichsmaßnahmen im Isarmoos nördlich der Autobahn kompensiert. Westlich der zur DGF 16 aufzustufenden Gemeindestraße ist lediglich ein Brutplatz durch die randliche Verstärkung der straßenbedingten Effekte (insbesondere Verkehrszunahme) betroffen. Da im Raum Gaubitzhausen relativ wenige Brutpaare nachgewiesen sind und die vollständige Habitateignung nicht ausgenutzt ist, besteht ausreichend Raum für ein Ausweichen im unmittelbaren Zusammenhang in der Feldflur.

#### **§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG**

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL wurden im Wirkraum des Vorhabens nicht festgestellt und werden auch nicht vermutet.

#### **§ 44 Abs. 5 BNatSchG**

Wie vorstehend bereits erläutert, wird die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt. Zeitlich vorgezogene Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (sog. CEF-Maßnahmen) zur Vermeidung von Gefährdungen lokaler Populationen sind deshalb nicht notwendig.

Die Zulassung einer Ausnahme von den Verboten nach § 44 BNatSchG gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist auch hinsichtlich Störungen nicht erforderlich, weil die projektspezifischen Wirkungen unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen zu Schutz und Vermeidung (Kap. 4.2 bzw. 5.3 und 5.4) so gering sind, dass relevante Auswirkungen auf den lokalen Bestand bzw. die lokalen Populationen nicht zu erwarten sind.

Soweit der **Bund Naturschutz** und der **Landesbund für Vogelschutz** das Vorhaben ablehnen, weil es in räumlicher Nähe zu international, national und regional bedeutenden Schutzgebieten nördlich der A 92 liege und den Kohärenzzielen entgegenwirke, ist auf die vorstehenden Ausführungen zu verweisen. Das Vorhaben liegt außerhalb der Schutzgebiete. Erhebliche Auswirkungen auf diese Gebiete sind durch die geplante Verknüpfung der vorhandenen Autobahn A 92 mit der ebenfalls bereits bestehenden Kreisstraße DGF 16 sowie den Ausbau/Neubau der Zubringerstraße DGF 8/DGF 16 nicht zu erwarten. Durch die Planvorhaben werden die Verkehrsbelastungen weder auf der A 92 noch auf der DGF 16 nördlich der Autobahnanschlussstelle wesentlich zunehmen bzw. in der Größenordnung von regelmäßig zu erwartenden Verkehrsbelastungsschwankungen liegen.

### 2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Diese Belange werden 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 Planunterlage 12 des Plangeheftes 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 unter Nr. 4.2 der Unterlage 12.1 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.

### 2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

#### 2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

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).

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

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

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

#### 2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen,

die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 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.

#### 2.3.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Die Schutz- und Minimierungsmaßnahmen sind in der Unterlage 12.1 beschrieben. Nach Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmöglichkeiten verbleiben bei der Realisierung des Vorhabens insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Beeinträchtigte Lebensräume mit hoher Bedeutung und beeinträchtigtes landschaftliches Funktionsgefüge mit hoher Bedeutung

- Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von Bäumen im Galerieauwald, Gewässerbegleitgehölzen und Hochstaudensaum am naturnahen Abschnitt des Längenmühlbaches.

- Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von Auwaldrestbeständen nördlich des Sickergrabens.

- Beeinträchtigung von regional bedeutsamen Funktionsbeziehungen entlang des Längenmühlbaches.

- Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von Auwald im Bereich der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16.

- Beeinträchtigte Lebensräume mit mittlerer Bedeutung

- Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von naturnahen Heckenbereichen, Feldgehölzen sowie (nur sehr kleinflächig) von Hochstaudenflur feuchter/nasser Standorte und artenreichem Grünland.

- Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von offenen Acker- und Wiesenflächen, die Vögeln als Nahrungs- und Jagdhabitats dienen.

- Beeinträchtigung durch Inanspruchnahme geplanter Grünflächen von Bebauungsplänen

- Versiegelung und Überbauung geplanter Grünflächen im Bebauungsplan GE Loichingerau.

- Beeinträchtigungen von Flächen mit Bedeutung für abiotische Schutzgüter

Schutzgut Boden

- Versiegelung von naturnahen Flächen (Auwald, naturnahe Heckenbereiche, Hochstaudenflur feuchter/nasser Standorte, Hochstaudenflur feuchter/nasser Standorte).

- Versiegelung von Waldflächen.

- im gesamten Plangebiet Versiegelung von intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen, Ruderalfluren, kleinflächigen Flurgehölzen und Straßenbegleitgrün.

#### Schutzgut Wasser

- Risiko durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle) für den Längenmühlbach und den Sickergraben nördlich der Isar.

- im gesamten Plangebiet Gefährdung der hoch anstehenden Grundwasservorkommen durch verkehrsbedingten Schadstoffeintrag (Emissionen, Risiko des Schadstoffeintrags bei Unfällen), aber Vorbelastung vorhanden.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind relativ gering, weil die Straße ohne größere Böschungen oder Einschnitte in der ebenen Landschaft liegt. Die geringen Beeinträchtigungen können durch die geplanten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen kompensiert werden.

Die Erholungseignung in den isarnahen Bereichen wird nur gering beeinträchtigt, da Wegeverbindungen wiederhergestellt bzw. neu geschaffen werden.

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

Die unvermeidbaren erheblichen und nachhaltigen 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 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Auch im Hinblick auf die Kompensationsverordnung ergibt sich hier kein Änderungsbedarf.

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

Der Neubau der Zubringerstraße DGF 8/DGF 16 zur A 92 betrifft einen teilweise stark vorbelasteten Landschaftsraum. Durch Autobahn, Gewerbe-/Industriegebiete und intensive landwirtschaftliche Nutzung sind die verbleibenden Lebensräume und Funktionsbeziehungen größtenteils beeinträchtigt bis stark beeinträchtigt. Entlang des Längenmühlbaches und im Bereich der Auwaldreste bei Schönbühl sind allerdings noch naturnahe Landschaftsteile sowie Lebensräume und intakte Funktionsbeziehungen (u. a. für Eisvogel, Biber, Amphibien, Fledermäuse, Libellen) zu finden.

Der **Ausgleichsflächenbedarf** für die vorher beschriebenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft **beträgt unter Berücksichtigung der Planänderung vom 15.2.2013 insgesamt 2,54 ha** (vgl. Tabelle 6, Planunterlage 12.1).

Vorliegend kann für die Beeinträchtigung des Naturhaushalts (Beeinträchtigung der Arten- und Biotopausstattung und der Naturgüter Boden und Wasser, Auswirkungen auf Bebauungspläne) vollständige Kompensation erfolgen. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind gering. Sie werden durch die geplanten Gestaltungsmaßnahmen weiter minimiert.

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen stehen in unmittelbarer räumlicher und funktionaler Verbindung zu den Eingriffen in naturschutzfachlich wertvolle Bestände.

#### Beschreibung der Kompensationsmaßnahmen

- A 2 Anlage von Gehölzstrukturen und Magerrasenflächen im Anschluss an den Auwald bei Schönbühl
- A 3 Waldneuanlage auf zwei Teilflächen zur Ergänzung und Vernetzung von Auwaldflächen bei Schönbühl

- A 4 Waldneuanlage im Bereich der Anbindung Brücke Teisbach und Verbindungsspanne DGF 16
- A 5 Waldneuanlage zwischen Auwald südlich Schönbühl und Längenmühlbach
- A 6 Anlage von Gehölzstrukturen und Sukzessionsflächen am Längenmühlbach
- A 7 Anlage von Gehölzstrukturen und Magerrasenflächen anschließend an die Biotope 7340-102 und -114 entlang des Längenmühlbaches und an den Teichen

**Die Ausgleichsmaßnahmen A 2 bis A 7 haben eine Gesamtfläche von 3,07 ha, davon sind 2,55 ha anrechenbar.**

Auf agrarstrukturelle Belange wurde Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Die zurückzubauenden Flächen der bestehenden Kreisstraße DGF 16 werden in größerem Umfang in die Ausgleichsflächen integriert. Eine Ausgleichsfläche liegt auf einer bisher gewerblich genutzten Fläche. Auch auf unwirtschaftlichen Restflächen sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 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).

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 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 neu gestaltet 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).

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat zugesagt, auf den Ausgleichsflächen (A) autochthones Saatgut zu verwenden. Die Auswahl der Spenderflächen ist mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Der Landkreis hat ferner zugesagt, auch bei den Gestaltungsmaßnahmen (G) autochthones Pflanz- und Saatgut zu verwenden, soweit im Einzelfall solches Material in ausreichendem Umfang zur Verfügung steht. Die Gehölzartenliste und die Samenmischungen sind mit der **unteren Naturschutzbehörde** abzustimmen (A 3.4.3).

Gemäß Nebenbestimmung A 3.4.6 hat der Landkreis vor Baubeginn eine verantwortliche ökologische Baubegleitung zu bestellen und der unteren Naturschutzbehörde zu benennen.

Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden und aus dem Baustellenbereich nur unter Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde an Dritte abgegeben werden (A 3.4.7).

Der Landkreis hat im Rahmen der Planaufstellung seine Planung frühzeitig allen betroffenen Fachbehörden (Naturschutzbehörde, Wasserwirtschaftsamt usw.) bekannt gegeben und mit ihnen abgestimmt, wie es sinnvoller Planungspraxis entspricht. Wenn der **Bund Naturschutz** aus dieser zweckmäßigen Planungspraxis „Vorfestlegungen hinsichtlich der Stellungnahme im Verfahren“ unterstellen will, ist dies nicht nachvollziehbar.

Zu seinem Einwand vom 28.5.2013 wegen unvollständiger naturschutzfachlicher Daten, ist auf die vorstehenden Ausführungen zu verweisen. Die zum Zeitpunkt der Antragstellung verfügbaren und die im Verfahren erkannten Daten sind berücksichtigt. Neben den Biotopkartierungsunterlagen und den Daten der Artenschutzkartierung wurden umfangreiche Geländeerhebungen zu Flora und Fauna des Gebietes durchgeführt. Bei der

Vegetationskartierung wurde unter anderem der aktuelle Biotopkartierungsschlüssel angewendet. Außerdem wurden vom Büro Schober auch die ergänzenden Daten, die der Bund Naturschutz dem Antragsteller zur Verfügung gestellt hatte, in die Planung einbezogen. Nach Auskunft der unteren Naturschutzbehörde vom 22.11.2013 wurden durch das Landesamt für Umwelt im Landkreis Dingolfing-Landau 2013 keine faunistischen Untersuchungen (Naturschutzkartierungen) durchgeführt, die für die Planfeststellung der Zubringerstraße zu beachten wären.

Der Vorhabenträger kann nicht dazu verpflichtet werden, die Brücke über den Längenmühlbach als Trogbauwerk mit einer lichten Höhe von mind. 2,5 m und einer lichten Weite von 30 m (Breite der Ausgleichsfläche A 6) sowie mit beidseitigen straßenbreiten Bepflanzungstreifen auszuführen. Diese in der Stellungnahme vom 16.1.2012 vorgeschlagene Ausgestaltung des Brückenbauwerkes über den Längenmühlbach ist fachlich nicht begründbar und würde zu unvermeidbaren Mehrkosten führen. Die Planlösung stellt bei Berücksichtigung der Nebenbestimmungen (insb. der unter A 3.4.9 festgehaltenen größeren lichten Höhe der Brücke) sicher, dass der Längenmühlbach durch das Planvorhaben die Funktion einer durchgängigen Verbundachse behalten wird. Eine stärkere Anhebung nur der Straßengradiente ist mit vertretbaren Mitteln nicht möglich, weil insbesondere zu den vorhandenen Stromleitungen Mindestsicherheitsabstände einzuhalten sind. Zu bevorzugen ist eine möglichst „schlanke“ Konstruktionshöhe des Brückenüberbaus.

Die für die Verbindungsspanne zwischen den Isarbrücken Teisbach und Loiching sowie die Strecke zwischen der Isarbrücke Teisbach und der Längenmühlbachbrücke geforderten Amphibientunnel mit Leitsystem sind nicht erforderlich. Im Wirkraum des Vorhabens wurden keine Amphibienarten festgestellt, die nach europäischem Recht geschützt sind. Zum Schutz von Amphibien und Kleinlebewesen ist im Bereich des Fischteiches bei Schönbühl die Anlage von Amphibienleiteinrichtungen vorgesehen (Schutzmaßnahme 6), mit denen die Amphibien und Kleinsäuger unter die Brücke über den Längenmühlbach geleitet werden. Während der Bauzeit werden entsprechend der Schutzmaßnahme S 2 Absperrungen und Bauzäune nach den örtlichen Erfordernissen in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung errichtet. Hierzu zählen bei Bedarf auch Amphibienschutzmaßnahmen.

Auf die vorstehenden Ausführungen sowie die Planunterlagen wird i. Ü. Bezug genommen.

Die wegen der Einwendungen der betroffenen Grundeigentümer vom Landkreis Dingolfing-Landau vorgenommene Planänderung vom 15.2.2013 ist vernünftig bzw. vertretbar. Die Linienführung der Verbindungsstraße DGF 8/DGF 16 wird zur Minimierung der Eingriffe in das Grundeigentum nach Norden verschoben, wobei der bestehende Feld- und Waldweg FlNr. 839/2 soweit wie möglich in die Trassenführung der Zubringerstraße mit einbezogen wird. Eine ganze Reihe von mittigen Durchschneidungen relativ kleiner Grundstücke kann damit vermieden werden und die meisten Grundstücke bleiben weiterhin landwirtschaftlich sinnvoll nutzbar. Die mit der Tekturplanung verbundenen Änderungen der Beeinträchtigungen sind vollständig und nachvollziehbar im landschaftspflegerischen Begleitplan (Tekturplanunterlagen vom 15. 2.2103) dargestellt und erläutert. Da nur eine geringfügige Trassenverschiebung vorgesehen ist und meist die gleichen Bestände betroffen sind, wie in der ursprünglichen Planung, sind die Änderungen gering. Auch der Ausgleichsflächenbedarf ist nur geringfügig höher.

Form und Größe der Ausgleichsfläche A 2 haben sich durch die Tekturplanung nur unwesentlich geändert. Die verfolgten Ziele können weiterhin umgesetzt werden. Weil die Neugestaltung des Funktionsgefüges mit den vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen in ausreichender Weise erreicht werden kann und auch zusätzliche Verbindungsstrukturen zum Sickergraben (Querungshilfe unter der Straße) nicht erforderlich sind, kann den Forderungen nach Umwidmung der Maßnahme in eine Gestaltungsmaßnahme nicht entsprochen werden. Die Meinung des Bund Naturschutz, dass die verwendeten Ausgleichsgrundsätze nicht der aktuellen Rechtslage entsprechen würden und mehr Ausgleichsflächen notwendig seien, ist fachlich in keiner Weise begründet.

Die technische Ausgestaltung der Planung sowie die Trassierung der Straße weisen keine Elemente auf, die spezifische „Fallenwirkungen“ für Vorkommen bedrohter Tierarten und damit erhebliche Beeinträchtigungen zur Folge hätten. Daher sind im landschaftspflegerischen Begleitplan über die Darstellung der Betroffenheit von Funktionsbeziehungen hinaus keine gesonderten Aussagen zur „Fallenwirkung“ erforderlich. Das vom Bund Naturschutz geforderte Monitoring ist wegen der Kontrolle durch die zu bestellende Umweltbaubegleitung nicht erforderlich.

Soweit der Bund Naturschutz darauf hinweist, dass auch die im ökologischen Entwicklungskonzept Isar zwischen Gummering und Ettling enthaltenen Maßnahmen bei der Straßenplanung hätten berücksichtigt werden müssen, ist anzumerken, dass diese Fachplanung informellen Charakter hat, erst nach der Aufstellung der Straßenplanung (2011) im Jahr 2012 abgeschlossen wurde und das Straßenbauvorhaben mit den Entwicklungszielen in der Fachplanung vereinbar ist.

Soweit der **Landesbund für Vogelschutz** rügt, dass die vorliegenden Planunterlagen nicht vollständig wären und die Ausgleichsgrundsätze nicht der aktuellen Rechtslage entsprächen, darf ergänzend zu den vorherigen Ausführungen auf das Ergebnis der Prüfung durch die untere Naturschutzbehörde hingewiesen werden. Die Herleitung und die Ergebnisse der Eingriffsermittlung wurden durch die untere Naturschutzbehörde als sach- und fachgerecht bestätigt.

Im unmittelbaren Bereich des Vorhabens befinden sich keine Fauna-Flora-Habitat- (**FFH**) oder Vogelschutzgebiete (**SPA**). Das nächste SPA-Gebiet 7341-471.02 „Wiesenbrütergebiete im Unteren Isartal“ und die FFH-Gebiete 7341-371.04 „Mettenbacher, Griesenbacher und Königsauer Moos“, 7340-371.02 „Habitate der Gelbbauchunke im Landkreis Dingolfing-Landau“, 7341-301.01 „Unteres Isartal zwischen Niederviehbach und Landau“ und 7439-371.08 „Leiten der Unteren Isar“ liegen alle außerhalb des Wirkraumes des Vorhabens. Die gebietsbezogenen konkretisierten Erhaltungsziele dieser europäischen Schutzgebiete sind durch das Bauvorhaben nicht betroffen. Es besteht also keine Möglichkeit, dass erhebliche Auswirkungen auf diese Gebiete einschließlich der charakteristischen Arten der maßgeblichen Lebensräume durch das Vorhaben ausgelöst werden. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen des geplanten Baus und Betriebs der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen auf Natura 2000-Belange (Kumulation). Verkehrsbedingte Fernwirkungen können ausgeschlossen werden. Gequerte Fließgewässer stehen nicht in unmittelbarer Verbindung zu den FFH-Gebieten.

Das Vorhaben steht auch den Aussagen des Landesentwicklungsprogrammes und des Arten- und Biotopschutzprogrammes für den Landkreis Dingolfing-Landau nicht entgegen. Die Ziele und Maßnahmen des Arten- und Biotopschutzprogrammes beziehen sich vorrangig auf die Wiesenbrüterflächen und die Fließgewässer im Bereich nördlich der A 92. Durch das Vorhaben sind weder diese Wiesenbrüterflächen noch die Fließgewässer betroffen.

Auf die oben beschriebenen möglichen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf einzelne Vogelarten darf i. Ü. Bezug genommen werden.

### 2.3.6 Gewässerschutz

#### 2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von 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.

Die Detailplanung der Brückenbauwerke über den Längenmühlbach und den Sickergraben hat der Landkreis Dingolfing-Landau rechtzeitig mit dem Wasserwirtschaftsamt Landshut abzustimmen (Nebenbestimmung A 3.3.1).

Ein sehr kleiner Teil des Vorhabens im Bereich der Isarbrücke Teisbach liegt in dem mit Verordnung des Landratsamtes Dingolfing-Landau vom 12.9.1958 festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Isar. Weil nachteilige Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss nicht zu erwarten sind, hat die Wasserrechtsbehörde der Planung zugestimmt.

Auch die vermutete Kollision mit Bewirtschaftungsplanungen nach der Wasserrahmenrichtlinie ist beim Planvorhaben nicht festzustellen.

Soweit der **Bund Naturschutz** fordert zu prüfen, ob für die Straßengräben weitere Detailplanungen notwendig sind und die Unterlagen zu den Bodenverhältnissen und zum Wasserhaushalt zu ergänzen sind, ist auf die im Bereich der Zubringerstraße nur untergeordnete wasserwirtschaftliche Bedeutung der Straßenentwässerungsgräben

hinzuweisen. Nach Art. 1 Abs. 2 BayWG sind die Bestimmungen des WHG und des BayWG auf solche Gräben nicht anzuwenden. Das Wasserwirtschaftsamt Landshut wurde als Fachbehörde beteiligt und ist mit der Planung der Straßenentwässerung einverstanden. Die geforderten Beweissicherungsmaßnahmen zum Grundwasser und zur Oberflächenentwässerung sind hier fachlich weder begründet noch notwendig.

#### 2.3.6.2 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 über eine ausreichend starke Oberbodenpassage zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG).

Nur gezielte Einleitungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Deshalb könnte man vertreten, dass hier keine Erlaubnisse nötig wären. Vorsorglich wurden solche jedoch erteilt, weil Mulden zur Versickerung dienen. Diese Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG mit Schreiben vom 10.1.2012 erklärt.

Die gutachtlichen Stellungnahmen des **Wasserwirtschaftsamtes Landshut** vom 3.1.2012 sowie vom 13.5.2013 zur Tekturplanung vom 15.2.2013 wurden berücksichtigt (A 4.3).

Das Wasserwirtschaftsamt hat bestätigt, dass durch die Einleitungen eine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Veränderung der Eigenschaften des Grundwassers nicht zu erwarten ist. Die vom **Bund Naturschutz** ohne nähere Begründung geforderte weitergehende Behandlung des Niederschlagswassers ist nicht erforderlich.

#### 2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang 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 die Zubringerstraße zur A 92 einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden insgesamt 11 ha Fläche (davon rund 7,8 ha im Privateigentum) 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.

Die Planlösung bezieht bereits bestehende Straßen (GVS „Teisbacher Feld“) weitest möglich mit ein. Der Landkreis Dingolfing-Landau verwendet für die Kompensationsmaßnahmen, soweit möglich, Flächen der öffentlichen Hand. Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden werden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Die zurückzubauenden Flächen der bestehenden Kreisstraße DGF 16 wurden in größerem Umfang in die Ausgleichsflächen integriert. Eine Ausgleichsfläche liegt auf einer bisher gewerblich genutzten Fläche. Auch auf unwirtschaftlichen Restflächen sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

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.

Den Forderungen des **Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Landau a. d. Isar**, wird mit den Nebenbestimmungen unter A 3.6 und 3.7.3 weitgehend entsprochen. Über die Anordnung eines Flurneuordnungsverfahrens kann jedoch in der Planfeststellung nicht entschieden werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen.

Zu den Forderungen des **Bayer. Bauernverbandes, Hauptgeschäftsstellen Oberpfalz und Niederbayern**, hinsichtlich der Gestellung von Ersatzland, eines möglichst sparsamen Flächenverbrauchs, der Heranziehung von Flächen der öffentlichen Hand und der Schaffung eines angemessenen Ersatzwegenetzes für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr darf zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen Bezug genommen werden.

Nach den Planunterlagen sind mehrere größere, direkt an die Zubringerstraße angrenzende und für die landwirtschaftliche Nutzung weniger geeignete Grundstücke für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen (A 2 - A 4, A 6 und A 7). Straßenbegleitgrün, das aus Gründen der Verkehrssicherheit im späteren Betrieb regelmäßig intensiv gepflegt werden muss, kann wegen seiner geringen Bedeutung für den Naturhaushalt nicht als Ausgleichsfläche gewertet werden.

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen stehen in unmittelbarer räumlicher und funktionaler Verbindung zu den Eingriffen in naturschutzfachlich wertvolle Bestände. Mit den geforderten alternativen Ausgleichsmodellen durch ökologische Anbausysteme oder die Anpflanzung von nachwachsenden Rohstoffen, wie z. B. Energiewald, könnten im vorliegenden Fall die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes nicht ausreichend ausgeglichen werden.

Wegen den befürchteten Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Grundstücke, die an die Ausgleichsflächen angrenzen, wird auf A 3.6.3 und C 2.4.1.2.4 verwiesen. Soweit im Erörterungstermin insbesondere für den Neubaubereich der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 auch darauf hingewiesen wurde, dass dort besonders viele kleine Grundstücke betroffen sind, ist auf die vom Vorhabenträger vorgenommene Planänderung vom 15.2.2013 hinzuweisen. Durch die Trassenverschiebung hin zum bestehenden öFW können Grundstücksdurchschneidungen besser vermieden werden.

Zur Forderung, für Umwege und Mehrwege eine Entschädigung festzulegen, darf auf die nachfolgenden Ausführungen unter 2.4.1.2.3 verwiesen werden.

Die Frage der Wertminderung der Jagdgebiete im Zuge des Baus von Straßen ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (Urteil vom 15.02.1996, BayVBl 1996, 761) außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. Für die Betroffenen entstehen dadurch keine Nachteile, denn auch im Entschädigungsverfahren bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten.

Wie vom Bauernverband gefordert, hat der Landkreis Dingolfing-Landau die Linienführung der Verbindungsstraße DGF 8/DGF 16 nach Norden verschoben und dabei den bestehenden Feld- und Waldweg soweit wie möglich in die Trassenführung mit einbezogen (Planänderung vom 15.2.2013).

Über die Anordnung eines Flurneuordnungsverfahrens kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich aber im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (A 3.6.8).

Die Anbindung des öFW BWVNr. 126 an die DGF 16 ist zur Erschließung der anliegenden landwirtschaftlichen Grundstücke erforderlich. Die Befürchtung, dass damit ein „Schleichweg“

durch das Wohngebiet entstehen könnte, ist unbegründet, weil kürzere und deutlich schnellere Straßenverbindungen vorhanden sind.

Die bisherige Kreisstraße DGF 16(alt) wird laut den geänderten Planunterlagen vom 15.2.2013 nach Verlegung des Kreisstraßenverkehrs auf die aufzustufende Gemeindeverbindungsstraße „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) zwischen dem Bahnübergang Höfen und dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum auf einen 3,50 m breiten Kiesweg zurückgebaut und mit Verkehrsfreigabe der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen zum beschränkt öffentlichen Weg für Anlieger, Hinterlieger und Einsatzfahrzeuge abgestuft. Die höhengleiche Kreuzung der Kreisstraße DGF 16 bei Höfen mit der Bahnlinie Landshut - Plattling kann durch die geplante Verkehrsverlagerung auf die bisherige GVS (DGF 16neu mit Straßenüberführung über die Bahnlinie) weitgehend entlastet und damit die Verkehrssicherheit am Bahnübergang wesentlich erhöht werden, ohne dass eine neue Straße gebaut werden muss. Der Forderung, den Weg nur auf eine Fahrbahnbreite von 4 m zurückzubauen, kann nicht entsprochen werden, weil die geplante Breite von 3,5 m für den künftigen Bedarf ausreicht und insbesondere kein Anreiz für eine unberechtigte Nutzung dieser Wegeverbindung geschaffen werden soll. Der landwirtschaftliche Verkehr soll in diesem Bereich künftig ungestört vom durchfahrenden Kreisstraßenverkehr abgewickelt werden. Der hilfsweisen Forderung nach Errichtung einer Ausweichstelle wurde entsprochen (A 3.6.6).

Damit der Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum und der Bahnübergang Höfen nicht durch landwirtschaftlichen Verkehr verschmutzt werden, beginnt die Beseitigung der Asphaltierung erst 50 m südlich des Kreisverkehrsplatzes und endet 50 m vor dem Bahnübergang (A 3.6.6).

Auf den teilweisen Rückbau des öFW Flnr. 1095, Gemarkung Teisbach, (BWWNr. 114) bzw. das Schließen der nördlichen Einmündung in die DGF 16 (bisherige GVS) bei Bau-km 1+125 der Ausbaustrecke kann zur Gewährleistung der notwendigen Verkehrssicherheit nicht verzichtet werden. Insbesondere soll mit der Planlösung verhindert werden, dass der landwirtschaftliche Verkehr aus Richtung der Überführungsrampe über die Autobahn in gerader Linie und ungebremst in die künftig stark belastete DGF 16(neu) einfährt bzw. diese quert. Die vorgesehene Ersatzanbindung bei Bau-km 1+588 mit abgewinkelten Anbindungsästen ist verkehrssicherer, die entstehenden Umwege sind zumutbar. Das Grundstück Flnr. 1943, Gemarkung Teisbach, bleibt sowohl von Süden als auch von Norden her über die bestehenden Anwandwege erschlossen.

Gemäß der Nebenbestimmung A 3.6.7 hat der Vorhabenträger die öffentlichen Feld- und Waldwege Flnr. 1942 (zwischen dem öFW Flnr. 1095 und der Anbindung des öFW 1948), Flnr. 1948 und Flnr. 1958 (zwischen Bau-km 1+125 der Ausbaustrecke und der Anbindung an die DGF 16 (bisher GVS) bei Bau-km 1+588) zu asphaltieren, so dass wie bisher wieder eine durchgehend asphaltierte und leistungsfähige Verbindung zu den Flächen nördlich der Autobahn zur Verfügung stehen wird.

Nach den Planunterlagen ist eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung vorgesehen. Das Wasserwirtschaftsamt Landshut wurde als Fachbehörde im Verfahren beteiligt und hat dies bestätigt. Die geforderten Beweissicherungsmaßnahmen zum Grundwasser und zur Oberflächenentwässerung sind also nicht notwendig. Auf A 3.6.1 wird ergänzend verwiesen.

Wegen den Forderungen der **Ortsverbände Teisbach und Loiching des Bayerischen Bauernverbandes** zum Rückbau der DGF 16(alt) zwischen dem Bahnübergang Höfen und dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum darf auf die vorstehenden Ausführungen Bezug genommen werden. Den Weg nur auf eine Fahrbahnbreite von 4 m zurückzubauen, kann also nicht entsprochen werden, weil die geplante Breite von 3,5 m für den künftigen Bedarf ausreicht und insbesondere kein Anreiz für eine unberechtigte Nutzung dieser Wegeverbindung geschaffen werden soll. Dies gilt auch für die geforderte durchgängige bituminöse Fahrbahnbefestigung bzw. die Herstellung befestigter Fahrspuren. Der Forderung nach Errichtung einer Ausweichstelle wurde entsprochen (A 3.6.6). Die vom Ortsverband Loiching geforderte zweite Ausweichstelle ist auf die kurze Streckenlänge nicht notwendig.

Damit der Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum und der Bahnübergang Höfen nicht durch landwirtschaftlichen Verkehr verschmutzt werden, beginnt die Beseitigung der Asphaltierung erst 50 m südlich des Kreisverkehrsplatzes und endet 50 m vor dem Bahnübergang (A 3.6.6).

Auch wegen der Einwände zum Rückbau des öFW Flnr. 1095, Gemarkung Teisbach, (BWVNr. 114) und zum Schließen der nördlichen Einmündung in die DGF 16(neu) bei Bau-km 1+125 der Ausbaustrecke wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Die vorgesehene Ersatzanbindung bei Bau-km 1+588 mit abgewinkelten Anbindungsästen stellt eine verkehrssicherere Lösung dar. Ausreichende Sichtverhältnisse sind dort vorhanden.

Die Trasse der Zubringerstraße kann zwischen dem Kreisverkehrsplatz bei Grühlhof und der Isarbrücke Loiching nicht schonender gestaltet werden (2.3.2). Zwangspunkte sind u. a. die notwendigen Anbindungen an den Bestand und die vorhandene Bebauung sowie Gewässer. Hinsichtlich der Durchschneidung landwirtschaftlicher Grundstücke hat die Planlösung gegenüber der Variante 1, bei der im Bereich Kronwieden mehrere Grundstücke mittig durchschnitten würden, deutliche Vorteile.

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat, soweit möglich, Kompensationsmaßnahmen auf Flächen der öffentlichen Hand gelegt und für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Auch zurückzubauende Flächen der bestehenden Kreisstraße DGF 16 wurden in größerem Umfang in die Ausgleichsflächen integriert. Eine Ausgleichsfläche liegt auf einer bisher gewerblich genutzten Fläche. Auf unwirtschaftlichen Restflächen erfolgen ebenfalls Ausgleichsmaßnahmen. Mehrere größere, direkt an die Zubringerstraße angrenzende und für die landwirtschaftliche Nutzung weniger geeignete Grundstücke sind für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen (A 2 - A 4, A 6 und A 7).

Weil Ausgleichsmaßnahmen eine ökologische Aufwertbarkeit der Fläche erfordern, können bestehende ökologisch hochwertige (bewachsene) Flächen in der Isaraue hierfür nicht verwendet werden.

Wie gefordert, hat der Landkreis Dingolfing-Landau die Linienführung der Verbindungsstraße DGF 8/DGF 16 nach Norden verschoben und dabei den bestehenden Feld- und Waldweg soweit wie möglich in die Trassenführung mit einbezogen (Tekturplanung vom 15.2.2013). Grundstücksdurchschneidungen können damit vermieden und die Eingriffe weiter minimiert werden.

Über die Anordnung eines Flurneuordnungsverfahrens kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich aber im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (A 3.6.8).

Weil künftig der Durchgangsverkehr nicht mehr auf der DGF 8 durch den Ort Kronwieden fahren und stattdessen der Autobahnzubringer genutzt werden soll, käme als Alternative zum Kreisverkehrsplatz bei Loiching nur eine abknickende Vorfahrtsstraße von Loiching kommend in Richtung Osten in Betracht. Wegen des angrenzenden Sportplatzes müsste die Straße dabei verkehrstechnisch ungünstig in einem sehr engen Kurvenradius geführt werden. Die Querung für Fußgänger und Radfahrer ist bei der Kreisverkehrslösung im Vergleich zur Variante sicherer möglich, weil im Kreuzungsbereich deutlich niedrigere Geschwindigkeiten gefahren werden. Neben den Vorteilen hinsichtlich Verkehrssicherheit können mit dem Kreisverkehrsplatz aber auch die Eingriffe in Grundstücke minimiert werden, weil bei der Alternativlösung Straßen umfangreich anzupassen wären.

### 2.3.8 Kommunale Belange

Die **Gemeinde Loiching** ist mit der Planung einverstanden. Zum Hinweis auf den Einwand des Abfallwirtschaftsverbandes Isar-Inn darf auf die Ausführungen hierzu unter 2.4.7.2 verwiesen werden.

Der Forderung der **Stadt Dingolfing**, zur Vermeidung von Grundstücksdurchschneidungen die Trasse der Verbindungsstraße DGF 8/DGF 16 nach Norden zu verschieben und den bestehenden Feld- und Waldweg soweit wie möglich mit einzubeziehen, hat der Landkreis Dingolfing-Landau mit der Planänderung vom 15.2.2013 entsprochen.

Die **Gemeinde Moosthenning** befürchtet im Zusammenhang mit der neuen Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen und dem Neubau/Ausbau der Zubringerstraße eine erhebliche Zunahme des Verkehrs auf der Kreisstraße DGF 16 nördlich der Autobahnanschlussstelle und eine erhöhte Lärmbelastigung in der Ortsdurchfahrt Dornwang. Auch die Schulwegsicherheit werde beeinträchtigt. Gefordert werden Planungsüberlegungen für die Ableitung des Verkehrs nach Norden.

Zu diesem Einwand ist folgendes festzuhalten:

Nach der aktuellen amtlichen Verkehrszählung 2010 betrug die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf der DGF 16 zwischen der DGF 10 in Dornwang und der St 2074 1.533 Kfz/Tag, davon 80 Fahrzeuge des Schwerverkehrs. Von einer erheblichen Verkehrszunahme auf der DGF 16 nördlich der A 92 nach dem Bau der Autobahnanschlussstelle ist nach dem vorliegenden Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung Lang + Burkhardt, Ergänzung vom 16.8.2010, nicht auszugehen. Es ist durch Ziel- und Quellverkehr der dünn besiedelten nordwestlichen Region auf der DGF 16 in Dornwang eine Verkehrszunahme von etwa 400 Fahrten/Tag zu erwarten, weil die Anbindung an die Autobahn über Höfen dann kürzer ist als über Wörth a. d. Isar. Da mit dem zusätzlichen Autobahnanschluss sich aber das Verkehrsaufkommen im Bereich der Anschlussstelle Dingolfing-West und auf der St 2111 erheblich verringern und dadurch der Verkehrsfluss dort deutlich verbessern wird, wird die heutige „Abkürzungsverbindung“ über Dornwang voraussichtlich stark an Attraktivität verlieren und insbesondere zu den Spitzenstunden keine Zeitersparnisse mehr bringen. Auch ein Großteil des Schwerverkehrs, der heute noch durch Dornwang fährt, um die überlastete St 2111 zu meiden (Fahrten zwischen dem BMW-Werk in Unterhollerau und zum Dynamikzentrum oder zu den „Fischerhallen“) wird sich deshalb auf die Route über die St 2111 und die A 92 bzw. die St 2074 „zurückverlagern“. Insgesamt betrachtet sind deshalb durch die Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen keine wesentlichen zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf der im Niederbayernvergleich durchschnittlich belasteten DGF 16 in der Ortschaft Dornwang zu erwarten.

Die Kreisstraße DGF 16(alt) wird laut den geänderten Planunterlagen vom 15.2.2013 nach Verlegung des Kreisstraßenverkehrs auf die aufzustufende Gemeindeverbindungsstraße „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) zwischen dem Bahnübergang Höfen und dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum auf einen 3,50 m breiten Kiesweg zurückgebaut und mit Verkehrsfreigabe der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen zum beschränkt öffentlichen Weg für Anlieger, Hinterlieger und Einsatzfahrzeuge abgestuft. Der Bahnübergang selbst bleibt unverändert bestehen. Auf diesen Straßenrückbau kann nicht verzichtet werden, weil neben bebauten Bereichen auch der Bahnübergang der Kreisstraße DGF 16(alt) bei Höfen im Zuge der Bahnlinie Landshut - Plattling durch die geplante Verkehrsverlagerung auf die bisherige GVS (DGF 16neu mit Straßenüberführung über die Bahnlinie) weitest möglich entlastet und damit die Verkehrssicherheit am Bahnübergang erhöht werden soll. Mit dem geforderten Fahrverbot ausschließlich für nichtlandwirtschaftliche Fahrzeuge über 7,5 t allein könnten die angestrebten Verkehrsverlagerungen nicht erreicht werden. Durch „Schleichverkehre“ wären bei Beibehaltung der derzeitigen Situation Störungen im Verkehrsablauf im Bereich des Kreisverkehrsplatzes beim Dynamikzentrum nicht ausgeschlossen. Für den landwirtschaftlichen Verkehr aus dem Gemeindegebiet Moosthennig zum Lagerhaus in Höfen bestehen mehrere weitere Möglichkeiten (GVS nach Rimbach, DGF 16(neu) mit höhenfreier Bahnüberquerung, öFW östlich vom Dynamikzentrum). Nach Meinung der Planfeststellungsbehörde ist die Planlösung vernünftig und auch vertretbar.

### 2.3.9 Sonstige öffentliche Belange

#### 2.3.9.1 Träger von Leitungen und Wasserkraftanlagen

In der Planfeststellung ist -mit Ausnahme der Telekommunikationsleitungen- nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderungen zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten.

Auf die in den Bereichen der DGF 16(alt) zwischen dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum und dem Bahnübergang bei Höfen sowie zwischen dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum und dem Kreisverkehrsplatz an der St 2074 bzw. in der weiterführenden Römerstraße vorhandenen Wasserleitungen der **Stadtwerke Dingolfing** hat der Vorhabenträger bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen (A 3.2.4). Damit notwendige Anpassungsmaßnahmen rechtzeitig abgestimmt werden können, ist der Baubeginn den Stadtwerken frühzeitig mitzuteilen (A 3.1.1).

Ferner hat der Vorhabenträger auf die im Bereich des Kreisverkehrsplatzes bei der Isarbrücke Teisbach vorhandene Wasserleitung der Stadtwerke bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Nach Angaben der Stadtwerke wurde die Leitung im Zuge des Neubaus der Isarbrücke Teisbach angepasst; der in den Planunterlagen eingetragene Leitungsverlauf ist nicht mehr aktuell. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat deshalb im Rahmen der

Ausführungsplanung den genauen Verlauf festzustellen und rechtzeitig das weitere Vorgehen mit den Stadtwerken abzustimmen (3.2.4).

Soweit erforderlich, sind die Wasserleitungen in den Straßenkreuzungsbereichen in Abstimmung mit den Stadtwerken in Schutzrohre zu verlegen.

Ggf. notwendige Anpassungsmaßnahmen an der im Bereich der Römerstraße vorhandenen Trafostation einschl. der zuführenden Erdkabel der Stadtwerke Dingolfing hat der Vorhabenträger im Rahmen der Detailplanung rechtzeitig mit den Stadtwerken abzustimmen (A 3.2.5).

Soweit die Stadtwerke Dingolfing zwischen den Kreisverkehrsplätzen bei der Isarbrücke Teisbach und Grüblhof im Zuge des Straßenbaus neue Wasser- bzw. Stromleitungen verlegen wollen, hat der Landkreis Dingolfing-Landau eine gemeinsame Bauausführung bzw. Abstimmung zugesagt (A 3.8.1).

Auf die vorhandenen Telekommunikationsleitungen der **Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH** hat der Vorhabenträger bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Ein ungestörter Betrieb ist sicherzustellen (A 3.2.6). Damit notwendige Anpassungsmaßnahmen rechtzeitig abgestimmt werden können, ist der Baubeginn der Telekom frühzeitig mitzuteilen (A 3.1.2). Entscheidungsbedarf über die Kosten ist derzeit nicht erkennbar.

Den Forderungen der **E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg**, wird mit den Nebenbestimmungen A 3.1.3 und 3.2.7 wie folgt entsprochen:

Die Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebes darf durch den Straßenbau nicht beeinträchtigt werden. Die bauausführenden Firmen haben sich spätestens 1 Monat vor Baubeginn mit der E.ON Netz GmbH sowie auch der Bayernwerk AG in Verbindung zu setzen.

Das Sicherheitsmerkblatt für das Einrichten und den Betrieb von Baustellen in der Nähe von elektrischen Freileitungen sowie das Merkblatt für Baufachleute sind zu beachten.

Damit die Standsicherheit des Mastes 109 der Stromleitung Plattling - Grüblhof nicht gefährdet wird, sind alle Maßnahmen innerhalb eines Umgriffs von 20 m, gemessen ab Fundamentaußenkante, rechtzeitig mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen. Die Rasenmulde für das anfallende Oberflächenwasser der Kreisstraße ist 10 m vor und 10 m nach dem Mast mit Rigolenleitungen zu ergänzen. Die Detailausführung ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Landshut abzustimmen. Die bauausführenden Firmen haben sich spätestens 1 Monat vor Baubeginn mit der E.ON Netz GmbH in Verbindung zu setzen.

Erdungsanlagen im Bereich der Maste dürfen weder beschädigt, freigelegt noch selbständig verändert bzw. verlegt werden.

Für die Leitungskreuzungen hat der Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn in Abstimmung mit der E.ON neue Kreuzungshefte incl. numerischer Abstandsnachweise zu erstellen.

Bei den geplanten Ausgleichsmaßnahmen (insb. A 7) sind vom Vorhabenträger die Leitungsschutzzonen der 110-kV-Freileitungen von 35 m (Niederaichbach - Dingolfing) bzw. 22,5 m (Plattling - Grüblhof) zu beachten. Hochwachsende Bäume dürfen in den Schutzzonen nicht gepflanzt werden.

Eigentümervermerke zu den 110-kV- und 20-kV-Freileitungen wurden durch Roteintragungen in die festgestellten Lagepläne aufgenommen und auch die Leitungsschutzzonen der 110-kV-Freileitungen von 35 m (Niederaichbach - Dingolfing) bzw. 22,5 m (Plattling - Grüblhof) wurden, wie gefordert, durch Roteintragungen in den Lageplänen ergänzt.

Zur Klärung der Frage, ob durch die notwendigen Leitungsanpassungen zusätzliche Grundbetroffenheiten entstehen werden, hat der Vorhabenträger der E.ON ergänzende Unterlagen vorgelegt. Die Prüfung hat ergeben, dass neben den in den Grunderwerbsunterlagen bereits ausgewiesenen Grundstücken, keine weiteren Betroffenheiten zu erwarten sind.

Auf die Stromanlagen der **Bayernwerk AG** hat der Vorhabenträger Rücksicht zu nehmen. Der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die Detailplanung der ggf. notwendigen Sicherheits- bzw. Umbaumaßnahmen ist rechtzeitig mit der Bayernwerk AG, Netzzentrum Altdorf, abzustimmen (A 3.1.3 und 3.2.8).

Auf die Fernmeldekabel der **E.ON Wasserkraft AG** hat der Vorhabenträger Rücksicht zu nehmen. Der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die Detailplanung der ggf. notwendigen Sicherungs- bzw. Umbaumaßnahmen ist rechtzeitig mit der E.ON Wasserkraft AG abzustimmen. Vor Baubeginn ist ein gemeinsamer Ortstermin durchzuführen (A 3.1.4 und 3.2.9).

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat, wie von der E.ON gefordert, im Bereich der neuen Brücke der Kreisstraße DGF 16 über den Sickergraben (BWVNr. 201) 20 m oberstrom bis 30 m unterstrom des Bauwerkes, gemessen ab Bauwerksmitte, die Unterhaltung des Sickergrabens zu übernehmen (A 3.3.2).

Die Kreisstraße DGF 16 und der straßenbegleitende Radweg kreuzen derzeit nördlich der Isarbrücke Teisbach mit zwei Bauwerken den Sickergraben. Die Kreuzungsstellen werden im Zuge des Vorhabens um etwa 100 m in östliche Richtung verlegt. Die bestehenden Brückenbauwerke werden entfernt. Die Kosten für die Verlegung der Kreuzung der DGF 16 und die Unterhaltung des neuen Bauwerkes im Zuge der DGF 16 trägt gemäß Art. 32a Abs. 1, Art. 33a Abs. 1 BayStrWG der Landkreis Dingolfing-Landau (BWVNrn. 201 bis 203).

Für die entfallende Radwegbrücke über den Sickergraben wird kein Ersatz-Brückenbauwerk erstellt, sondern der Radweg verläuft künftig von der Geh- und Radwegbrücke Teisbach zum geplanten Kreisverkehrsplatz über einen vorhandenen öFW und quert dabei den Sickergraben auf einem bestehenden Doppelrohrdurchlass. Dieser Durchlass wurde im Zusammenhang mit dem Bau der Isarkraftstufe Dingolfing für den landwirtschaftlichen Verkehr errichtet und ist laut wasserrechtlicher Genehmigung (Beschluss des Landratsamtes Dingolfing vom 20. Oktober 1955 von der E.ON Wasserkraft (Nachfolge Bayernwerk AG), zu unterhalten, soweit infolge der Errichtung oder Änderung Unterhaltungsmehrkosten entstehen. Auch das Grundstück bleibt trotz Widmung im Eigentum der E.ON Wasserkraft. Das Radfahren gehört auf einem öFW zum Gemeingebrauch, so dass an sich keine Änderung der Einstufung des Weges veranlasst ist und diese Unterhaltungsregelung weiter gelten könnte. Hier schneidet jedoch die DGF 16 den südlichen Teil des Weges vom nördlichen (BWVNr. 131) ab, so dass der südliche Teil seine bisherige Funktion verliert und künftig nur noch als Geh- und Radweg entlang der DGF 16 (unselbständig - BWVNr. 130) dient. Regelbaulastträger ist insoweit der Landkreis Dingolfing-Landau. Eine Vereinbarung mit Stadt Dingolfing kann dies anders regeln (siehe BWVNr. 130). Jedenfalls liegt aber weiter eine Sachlage vor, die von der Unterhaltungsregelung im Bescheid vom 20.10.1955 erfasst sein kann („Unterhaltungsmehrkosten“), also nicht in der straßenrechtlichen Planfeststellung zu entscheiden ist, sondern der Klärung durch die Wasserrechtsbehörde bedarf.

Über die Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme des Grundstückes FlNr. 990, Gemarkung Teisbach, ist in der Planfeststellung nicht zu entscheiden.

Den Forderungen der **Energienetze Bayern GmbH** wird mit den Nebenbestimmungen A 3.1.5 und 3.2.10 wie folgt entsprochen:

Die Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebes der betroffenen Gasleitungen darf durch den Straßenbau nicht beeinträchtigt werden. Die Detailplanung der Leitungssicherungen und -anpassungen ist rechtzeitig mit der zuständigen Betriebsstelle Dingolfing der Energienetze Bayern GmbH abzustimmen. Dies gilt auch für die mit Schreiben vom 7.5.2013 mitgeteilte weitere, in den Planunterlagen bisher nicht ausgewiesene Gasleitung (Ortsnetz) im Bereich der Verbindungsspange DGF 8/DGF 16 bei Bau-km 1+202 sowie für den im letzten Jahr geänderten/neu errichteten Anlagenbestand im Bereich zwischen Bau-km 1+300 und 2+000 der GVS Teisbacher Feld“ (Industriestraße). In den Lageplänen (Unterlage 7) wurden durch Roteintragungen entsprechende Hinweise aufgenommen.

Ausreichende Vorlaufzeiten für Anpassungsmaßnahmen an den Gasleitungen sind vom Vorhabenträger zu beachten. Anpassungsmaßnahmen an Erdgashochdruckleitungen dürfen nur außerhalb der Heizperiode durchgeführt werden. Sie erfordern eine Vorlaufzeit von mindestens 6 Monaten.

Die einschlägigen technischen Regelwerke, insbesondere die Vorschriften der DVGW-Arbeitsblätter G 463 und G 466-1, sind vom Vorhabenträger zu beachten. Bei der Bauausführung ist das Merkblatt für Bauarbeiten im Bereich von Gasversorgungsleitungen zu beachten.

Im Schutzstreifenbereich der Erdgashochdruckleitungen ist zwischen Leitungsachse und Versickerungsrigolen ein Mindestabstand von 1,5 m einzuhalten.

Die Gasleitungstrassen einschließlich Schutzstreifen dürfen nicht mit Bäumen oder tiefwurzelnden Sträuchern bepflanzt werden.

Die Erdgashochdruckleitungen müssen auch während der Bauzeit jederzeit zugänglich sein.

Zur Klärung der Frage, ob durch Leitungsanpassungen zusätzliche Grundbetroffenheiten entstehen werden, hat der Vorhabenträger der Energienetze Bayern GmbH ergänzende Unterlagen vorgelegt. Die Prüfung ergab, dass keine weiteren Betroffenheiten zu erwarten sind.

#### 2.3.9.2 Denkmalschutz

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8/DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen kann auch unter Berücksichtigung des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Das **Bayer. Landesamt für Denkmalpflege** hat im Anhörungsverfahren mitgeteilt, dass das Vorhaben das Bodendenkmal auf FlNr. 1929, Gemarkung Teisbach touchiert und dass wegen der „besonderen Siedlungsgunst“ weitere Bodendenkmäler vermutet werden.

Im Bereich des Grundstücks FlNr. 1929 bei der bestehenden Brücke über die Bahnlinie Landshut - Plattling sind nach den Planunterlagen keine Bauarbeiten vorgesehen. Sollten im Zuge der Bauausführung andernorts Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die Nebenbestimmungen unter A 3.7.1 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 unter Beachtung der durch die Schutzauflagen vorgesehenen Maßgaben.

Die angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, von dem 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 erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, die in der Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. 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).

#### 2.3.9.3 Fischerei

Die Fischereiberechtigten wurden, wie vom **Bezirk Niederbayern - Fachberatung für Fischerei** - gefordert, im Anhörungsverfahren beteiligt. Auf B 3 wird verwiesen.

Den weiteren Forderungen der Fachberatung für Fischerei wird wie folgt entsprochen:

Der Baubeginn ist den **Fischereiberechtigten** der betroffenen Gewässer frühzeitig mitzuteilen, damit diese die notwendigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten (A 3.1.6).

Nach den Nebenbestimmungen unter A 3.2 dürfen Baumaterialien im Gewässer nicht abgelagert werden. Bei Betonarbeiten darf keine Betonschlempe oder Wasser mit pH-Werten über 8,5 in Gewässer eingeleitet werden. Die Böschungen sind unverzüglich nach

Beendigung der Erdarbeiten durch Ansaat und standortgerechte Bepflanzung vor Abschwemmungen zu sichern.

Der Vorhabenträger hat ferner den Sickergraben im Bereich der abzubrechenden Brücken im Zuge der DGF 16(alt) und des begleitenden Radweges mit wechselnden Wasserspiegelbreiten herzustellen.

Im Bereich der Brücken über den Sickergraben und den Längenmühlbach ist eine ggf. aus wasserwirtschaftlicher Sicht notwendige Sohlsicherung asymmetrisch und mind. 0,20 m unter dem geplanten Sohlniveau einzubauen.

Ufersicherungen sind ferner, soweit aus wasserwirtschaftlicher Sicht möglich, mit ingenieurbioologischen Methoden durchzuführen. Wenn eine Steinsicherung erforderlich ist, ist diese bis in Mittelwasserhöhe mit großen Steinen (Mindestgewicht 100 kg) so durchzuführen, dass möglichst große Hohlräume, Vorsprünge, Unterstände entstehen. Falls die Wasserbausteine auf Beton gelegt werden, ist eine Verfugung nur bis max. 10 cm unter der Oberkante vorzunehmen.

Im Umfeld der Brücken über den Sickergraben und den Längenmühlbach sind möglichst nahe der Mittelwasserlinie mindestens vier Weiden neu zu pflanzen. An der Mittelwasserlinie ist das Ufer mit Rohrglanzgras zu bepflanzen (siehe Nebenbestimmungen A 3.7.2).

#### 2.3.9.4 Jagd

Wie von der **Jagdgenossenschaft Teisbach** gefordert, hat der Landkreis Dingolfing-Landau die Linienführung der Verbindungsstraße DGF 8/DGF 16 zur Minimierung der Eingriffe in das Grundeigentum nach Norden verschoben und dabei den bestehenden Feld- und Waldweg soweit wie möglich in die Trassenführung mit einbezogen (Planänderung vom 15.2.2013).

#### 2.3.9.5 Wald

Nach Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG bedarf die Beseitigung von Wald zu Gunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) der Erlaubnis. Diese wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst bzw. ist gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG nicht gesondert erforderlich.

Die Erlaubnis zur Rodung ist zu erteilen, sofern keine Versagungsgründe gemäß Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG vorliegen. Die Abs. 4 bis 7 sind im Planfeststellungsverfahren sinngemäß zu beachten.

Bei der geplanten Zubringerstraße (Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16) sind unter Berücksichtigung von zwei Erstaufforstungsflächen insgesamt 0,71 ha Wald im Sinne von Art. 2 Abs.1 BayWaldG betroffen. Dies lässt sich nicht vermeiden (C 2.3.2).

Die für die Durchführung des Vorhabens notwendigen Rodungen und Aufforstungen werden gemäß Art. 9 Abs. 8 und Art. 16 BayWaldG mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen. Der Verlust der Waldflächen wird durch die Neuanlage von 1,44 ha Waldflächen ausgeglichen.

Auf Planunterlage 12.1, Nr. 6, wird insoweit Bezug genommen.

Den Forderungen der **Ämter für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Landau a. d. Isar und Landshut**, im Rahmen der weiteren Detailplanung der Ausgleichspflanzungen das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten als zuständige untere Forstbehörde zu beteiligen, wird mit der Nebenbestimmung A 3.7.3 entsprochen.

## 2.4 Private Einwendungen

### 2.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

#### 2.4.1.1 Flächenverlust

Für den Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen der A 92 werden rund 7,8 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen 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 scheidern 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. 5000 bis 8000 €/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 25.000 €/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 30.000 € bis 35.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 30.000 € 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). Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen können in der Regel von einem Betrieb verkraftet werden (BVerwG vom 14.4.2010, Az. 9 A 13.08).

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.

#### 2.4.1.2 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.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden.

#### 2.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG 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 bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

#### 2.4.1.2.2 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. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

#### 2.4.1.2.3 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.

Art. 17 BayStrWG schützt 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, zu § 8a FStrG). 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.

#### 2.4.1.2.4 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 gemäß Art. 2 Ziff. 3 BayStrWG 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 Art. 17 Abs. 4 BayStrWG 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).

#### 2.4.1.2.5 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 Art. 40 Abs. 2 BayStrWG und 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).

#### 2.4.2 Einzelne Einwender

##### 2.4.2.1 Von den **Rechtsanwälten Labbé u. Partner**, München, vertretene Einwender

Zu den für alle Mandanten erhobenen Einwendungen ist festzustellen:

Für den Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen und den Ausbau/Neubau der Zubringerstraße wurden gleichzeitig Planfeststellungsverfahren nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (Zubringerstraße DGF 8/DGF 16) und dem Bundesfernstraßengesetz (Autobahnanschlussstelle A 92/DGF 16) beantragt. Soweit die Kanzlei Labbé u. Partner für die Vorhaben ein **einheitliches Genehmigungsverfahren** fordert, darf auf die vorstehenden Ausführungen unter C 1.2 verwiesen werden.

In den parallel laufenden Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Niederbayern kann das Gesamtkonzept berücksichtigt und die Möglichkeit zur Durchführung beurteilt werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat in den letzten Jahren bereits erhebliche

Investitionen in den Ausbau und die Ertüchtigung der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 (Neubau der Isarbrücken Teisbach und Loiching) getätigt.

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Autobahnzubringer in Richtung Anschlussstelle Dingolfing-Höfen ist Teil des unter B 1 beschriebenen Gesamtkonzeptes. Der Bau der Anschlussstelle Dingolfing-Höfen wurde mit Beschluss vom 27.6.2013 zugelassen.

Das Vorhaben des Zubringers ist aus Gründen des Gemeinwohls vernünftigerweise geboten. Auf C 2.2 darf insoweit zunächst verwiesen werden. Mit dem Bau der Zubringerstraße zur Anschlussstelle Dingolfing-Höfen will der Landkreis den Verkehr in Richtung Autobahn auf einer Hauptachse bündeln und damit vor allem die bestehenden langgestreckten Ortsdurchfahrten von Kronwieden, Schönbühl und Höfen vom Durchgangsverkehr entlasten. Ziel ist es auch, die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich zu verbessern. Auch der Bahnübergang der bestehenden Kreisstraße DGF 16 bei Höfen mit der Bahnlinie Landshut - Plattling soll durch die geplante Verkehrsverlagerung auf die bisherige Trasse der Gemeindestraße stark entlastet werden.

Auch die Trassenführung ist vernünftig (2.3.2) und verhältnismäßig. Der Forderung, die **Trasse der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16** nach Norden hin zum bestehenden Feld- und Waldweg zu **verschieben**, ist der Landkreis Dingolfing-Landau mit der Planänderung vom 15.2.2013 nachgekommen. Die Eingriffe in das Grundeigentum können durch die stärkere Einbeziehung bzw. die Anlehnung an den Feld- und Waldweg minimiert werden.

Zu den Forderungen nach **Untersuchung des Problemkreises der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe** und der **Bereitstellung von Ersatzland** sowie zur **verbindlichen Festlegung der Unwirtschaftlichkeit von Restflächen** darf zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Erläuterungen unter 2.4.1 bzw. auf die nachfolgende Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer verwiesen werden.

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat 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 (Nebenbestimmung A 3.6.2).

Die geforderte sachverständige **Überprüfung der lärmschutzrechtlichen Ausführungen** in den Planfeststellungsunterlagen ist nicht veranlasst, weil die Planfeststellungsbehörde mit Beteiligung des Fachsachgebietes Technischer Umweltschutz der Regierung diese Überprüfung vornehmen kann. Insoweit wird auf die vorstehenden Erläuterungen unter 2.3.4.1 verwiesen.

Festzuhalten ist, dass im Wesentlichen Industrie- und Gewerbegebiete bzw. Einzelanwesen im Außenbereich in größerem Abstand vom Vorhaben betroffen sind. Soweit Lärmschutzmaßnahmen in Form von Geländemodellierungen, Aufschüttungen, Flüsterbelägen etc. beantragt wurden, kann mangels Rechtsgrundlage keine Anordnung erfolgen.

Eine ordnungsgemäße **Oberflächenentwässerung** durch Muldenversickerung in das Grundwasser ist nach den Planunterlagen vorgesehen und wasserwirtschaftlich überprüft worden. Auflagen hierzu sind insbesondere unter A 3.6.1 und A 4 im Beschluss enthalten. Eine Ausgestaltung der Sickermulden mit Längsgefälle bzw. die Ableitung des Straßenoberflächenwassers in Vorfluter ist nicht erforderlich.

Der Bestand betroffener privater **Wasserversorgungsanlagen** und **Entsorgungseinrichtungen** ist zu sichern. Vor Baubeginn sind vom Landkreis Dingolfing-Landau bei im Verfahren genannten Anlagen Beweissicherungen durchzuführen (A 6.1.1).

Den Forderungen zur **Rekultivierung von vorübergehend beanspruchten Flächen** wurde mit der Nebenbestimmung A 3.6.5 weitgehend entsprochen. Übergabeprotokolle hat der Landkreis Dingolfing-Landau in seiner Stellungnahme vom 3.8.2012 zugesagt. Weitere Regelungen sind im Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst. Auf das Entschädigungsverfahren wird verwiesen.

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat, soweit möglich, für die **Kompensationsmaßnahmen** Flächen der öffentlichen Hand verwendet. Auch auf agrarstrukturelle Belange hat er Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen.

Die zurückzubauenden Flächen der bestehenden Kreisstraße DGF 16 werden in größerem Umfang in die Ausgleichsflächen integriert. Eine Ausgleichsfläche liegt auf einer bisher gewerblich genutzten Fläche. Auch auf unwirtschaftlichen Restflächen sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 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).

Bei der **Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen** hat der Vorhabenträger mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke hat er darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen gemäß Nebenbestimmung A 3.6.3 bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

Der geforderte **Schutz von angeschnittenen Waldbeständen** ist laut den Planunterlagen durch Aufbau eines neuen Waldmantels, Vor- und Unterpflanzung mit standortheimischen Sträuchern und Laubbäumen 2. und 3. Ordnung bis in eine Tiefe von 15 m vorgesehen (Schutzmaßnahme S 3). Diese Maßnahmen wird der Vorhabenträger in Abstimmung mit den Grundeigentümern sowie den Forstbehörden durchführen.

Trotz der Schutzmaßnahmen sind Windwurfschäden u. ä. nicht vollständig zu verhindern. Entschädigungsfragen insoweit sind aber nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern mit dem Vorhabenträger zu verhandeln, weil sie mit der Grundinanspruchnahme zusammenhängen. Der Geschädigte hat zwar grundsätzlich die Darlegungs- und Beweislast für die Voraussetzungen des Entschädigungsanspruches. Dies gilt aber nach dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung in Entschädigungsverfahren (Art. 24 BayEG, Art. 69 BayVwVfG) nur eingeschränkt in einem Umfang, der den jeweiligen Grundstücksbetroffenen zumutbar ist.

Dauerhaft gefährdete Restbestände von Waldflächen werden vom Vorhabenträger auf Verlangen der Grundeigentümer übernommen (A 6.1.2).

Soweit insbesondere gegen die geplante Verbindungsspanne DGF 16/DGF 8 **naturenschutzfachliche Bedenken** angemeldet werden und eine Übereinstimmung mit EU-rechtlichen Vorgaben in Frage gestellt wird, darf auf 2.3.5 verwiesen werden. Das Gesamtvorhaben Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8/DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen entspricht nach Meinung der Planfeststellungsbehörde den rechtlichen Vorgaben. Es ist außerdem sichergestellt, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen bei Beachtung der unter Ziffer A 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 neu gestaltet 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).

Einwendungen, die nur einzelne Mandanten betreffen:

#### 2.4.2.1.1 **Einwender Nr. 201** (Ifd. Nr. 93 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 30.11.2011, 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist notwendig (C 2.2) und in Form der planfestgestellten Trasse (Deckblattfassung vom 15.2.2013) am schonendsten (C 2.3.2).

Der Forderung, die Trasse der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 nach Norden hin zum bestehenden Feld- und Waldweg zu verschieben, ist der Landkreis Dingolfing-Landau mit der Planänderung vom 15.2.2013 nachgekommen. Die Durchschneidung des Grundstückes FlNr. 841, Gemarkung Teisbach, wird dadurch vermieden, der Flächenbedarf bleibt im Vergleich

zur ursprünglichen Planung mit 750 m<sup>2</sup> etwa gleich groß. 190 m<sup>2</sup> müssen zusätzlich während den Bauarbeiten vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sicherzustellen, dass das verbleibende Grundstück wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhält. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten (Nebenbestimmung A 3.6.2).

#### 2.4.2.1.2 **Einwender Nr. 202** (Ifd. Nr. 76 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 16.12.2011, 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in Form der planfestgestellten Lösung vernünftigerweise geboten und entspricht dem Abwägungsgebot (C 2.3.2).

Der Kreisverkehrsplatz bei der Isarbrücke Teisbach kann nicht, wie gefordert, zur Minimierung der Eingriffe in das Grundstück FlNr. 881, Gemarkung Teisbach, weiter nach Süden verschoben werden, weil dabei in den unmittelbar angrenzenden Sickergraben eingegriffen werden müsste. Der Kreisverkehr kann auch nicht zwischen Sickergraben und Isar platziert werden, weil der Platz dafür nicht ausreicht.

Auch die Grundinanspruchnahme für die Ausgleichsmaßnahme A 3 ist notwendig. Durch diese Ausgleichsmaßnahme sollen die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Eingriffe in die Biotope und Waldflächen südlich des Längenmühlbaches kompensiert werden. Mit der Maßnahme auf FlNr. 881 erfolgt eine sinnvolle Ergänzung der vorhandenen Biotope. Bei einer Umsetzung der Maßnahme an anderer Stelle könnten die angestrebten Ziele nicht erreicht werden. Am Erörterungstermin im November 2012 hat der Landkreis Dingolfing-Landau mitgeteilt, dass ggf. auch eine Regelung mit dinglicher Sicherung der Ausgleichsfläche in Frage kommt. Hierzu kann zunächst auf die Grunderwerbsverhandlungen zwischen den Beteiligten verwiesen werden. Eine nachträgliche Entscheidung bleibt vorbehalten. Auf die Ausführungen unter 2.4.2.1 wird i. Ü. verwiesen.

Die Erschließung der Restfläche ist über den vorhandenen öFW FlNr. 839/3 sichergestellt. Der Weg wird an die DGF 16(neu) angebunden.

Zur Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland darf auf die Ausführungen unter 2.4.1.2.2 verwiesen werden. Über die Anordnung eines Flurneuerungsverfahrens kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich aber nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuerung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

#### 2.4.2.1.3 **Einwender Nr. 203** (Ifd. Nrn. 88 und 107 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in Form der planfestgestellten Trasse (Deckblattfassung vom 15.2.2013) am schonendsten (C 2.3.2).

Der Forderung, die Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 nach Norden hin zum bestehenden Feld- und Waldweg zu verschieben, ist der Landkreis Dingolfing-Landau mit der Planänderung vom 15.2.2013, soweit trassierungstechnisch möglich, nachgekommen. Die dauernde Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück FlNr. 837, Gemarkung Teisbach, verringert sich um 85 m<sup>2</sup> auf 215 m<sup>2</sup>. Die südlich der Straße verbleibende Restfläche aus FlNr. 965 ist im Verhältnis zur Abtretungsfläche ausreichend groß. Die Erschließung der Grundstücke ist über den straßenbegleitenden Weg, der auch vom landwirtschaftlichen Verkehr überfahren werden darf, gewährleistet.

Auf den teilweisen Rückbau des öFW FlNr. 1095, Gemarkung Teisbach, (BWVNr. 114) bzw. das Schließen der nördlichen Einmündung in die DGF 16(neu) bei Bau-km 1+125 der Ausbaustrecke kann nicht verzichtet werden. Insbesondere soll dadurch verhindert werden, dass der landwirtschaftliche Verkehr aus Richtung der Überführungsrampe über die Autobahn in gerader Linie und ungebremst in die künftig stark belastete DGF 16(neu) einfährt bzw. diese quert. Die vorgesehene Ersatzanbindung bei Bau-km 1+588 mit abgewinkelten Anbindungsästen ist verkehrssicherer, die entstehenden Umwege sind zumutbar.

Gemäß der Nebenbestimmung A 3.6.7 hat der Vorhabenträger die öffentlichen Feld- und Waldwege Flnr. 1942 (zwischen dem öFW Flnr. 1095 und der Anbindung des öFW 1948), Flnr. 1948 und Flnr. 1958 (zwischen Bau-km 1+125 der Ausbaustrecke und der Anbindung an die DGF 16 (bisher GVS) bei Bau-km 1+588) zu asphaltieren, so dass wieder eine durchgehend asphaltierte und leistungsfähige Verbindung zu den Flächen nördlich der Autobahn zur Verfügung stehen wird.

Möglicherweise entstehende Nachteile wegen Rückforderungen im Rahmen der vertraglich festgelegten Bewirtschaftungsauflagen aus dem Kulturlandschaftsprogramm sind Sache der Entschädigungsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat.

Wegen der geforderten Auflage nach Übernahme von unwirtschaftlichen Restflächen darf auf die vorstehenden Ausführungen unter 2.4.1.2.1 und zur Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland auf 2.4.1.2.2 verwiesen werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

#### 2.4.2.1.4 **Einwender Nr. 204** (Ifd. Nrn. 98 und 115 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in Form der planfestgestellten Trasse (Deckblattfassung vom 15.2.2013) am schonendsten (C 2.3.2). Der Forderung, die Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 im Bereich des Grundstückes Flnr. 959, Gemarkung Teisbach, unter Einbeziehung des vorhandenen öFW nach Süden zu verschwenken, kann nicht entsprochen werden, weil aus Gründen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs bei der Trassierung der Straße Mindestradien sowie abgestimmte Radienfolgen einzuhalten sind. Die geforderte Trassenführung hätte auf die angrenzenden Grundstücke mit Kläranlage und Wertstoffhof schwerwiegende negative Auswirkungen.

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sicherzustellen, dass die verbleibenden Restflächen wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Ggf. ist eine unmittelbare Zufahrt zur Kreisstraße herzustellen.

Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten (Nebenbestimmung A 3.6.2).

Die fehlerhaften Angaben zum Grundstück Flnr. 847/1, Gemarkung Teisbach, wurden durch Roteintragungen im Grunderwerbsplan (Planunterlage 14.1, Blatt 4) und im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2) korrigiert.

Der Forderung, die Trasse der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 nach Norden zum bestehenden Feld- und Waldweg hin zu verschieben, ist der Landkreis Dingolfing-Landau mit der Planänderung vom 15.2.2013 nachgekommen. Die Durchschneidung des südlich des öFW liegenden Grundstücksteils von Flnr. 847/1 wird dadurch vermieden. Auch der Flächenbedarf reduziert sich um 45 m<sup>2</sup> auf 320 m<sup>2</sup>. Die Erschließung des Restgrundstückes südlich der Verbindungsspanne wird über eine Einzelzufahrt gewährleistet. Nördlich der Straße bleibt der bestehende öFW im Bereich des Grundstücks erhalten. Der Weg wird an die Kreisstraße angebunden.

Wegen der geforderten Übernahme von unwirtschaftlichen Restflächen darf auf die vorstehenden Ausführungen unter 2.4.1.2.1 und zur Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland auf 2.4.1.2.2 verwiesen werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

2.4.2.1.5 **Einwender Nr. 205** (Ifd. Nr. 103 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Forderung, die Trasse der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 nach Norden zum bestehenden Feld- und Waldweg hin zu verschieben, ist der Landkreis Dingolfing-Landau mit der Planänderung vom 15.2.2013 nachgekommen. Die Durchschneidung des Grundstückes Flnr. 855, Gemarkung Teisbach, wird dadurch vermieden. Die dauernde Grundinanspruchnahme verringert sich um 30 m<sup>2</sup> auf 175 m<sup>2</sup>. Zur Übernahme der Restfläche kann der Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss nicht verpflichtet werden. Auf das Entschädigungsverfahren wird verwiesen (2.4.1.2.1).

2.4.2.1.6 **Einwender Nr. 206** (Ifd. Nrn. 100 und 101 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Forderung, die Trasse der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 nach Norden zum bestehenden Feld- und Waldweg Flnr. 839/2 hin zu verschieben, ist der Landkreis Dingolfing-Landau mit der Planänderung vom 15.2.2013 nachgekommen. Die Durchschneidung der Grundstücke Flnrn. 854 und 854/2, je Gemarkung Teisbach, wird dadurch vermieden. Die dauernd benötigte Grundfläche verringert sich insgesamt um 150 m<sup>2</sup>. Zur Übernahme der 1.894 und 2.291 m<sup>2</sup> großen Restgrundstücke kann der Vorhabenträger in der Planfeststellung nicht verpflichtet werden. Auf das Entschädigungsverfahren ist zu verweisen (2.4.1.2.1).

Zur Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland darf auf die Ausführungen unter 2.4.1.2.2 verwiesen werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

2.4.2.1.7 **Einwender Nr. 207** (Ifd. Nr. 116 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in Form der planfestgestellten Trasse (Deckblattfassung vom 15.2.2013) am schonendsten (C 2.3.2). Der Forderung, die Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 im Bereich des Grundstückes Flnr. 952, Gemarkung Teisbach, unter Einbeziehung des vorhandenen öFW nach Süden zu verschieben, kann nicht entsprochen werden, weil aus Gründen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs bei der Straßentrassierung Mindestradien sowie abgestimmte Radienfolgen einzuhalten sind. Die geforderte Trassenführung hätte auf die angrenzenden Grundstücke mit Kläranlage und Wertstoffhof schwerwiegende negative Auswirkungen.

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sicherzustellen, dass die verbleibenden Restflächen wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Ggf. ist für das nördliche Restgrundstück eine Einzelzufahrt zur Kreisstraße herzustellen.

Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten (Nebenbestimmung A 3.6.2).

Die Übernahme der verbleibenden kleinen Restfläche südlich der Verbindungsspanne hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 3.8.2012 zugesagt.

Zur Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland darf auf 2.4.1.2.2 verwiesen werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

**2.4.2.1.8 Einwander Nr. 208** (Ifd. Nr. 82 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Forderung, die Trasse der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 nach Norden zu verschieben, ist der Landkreis Dingolfing-Landau mit der Planänderung vom 15.2.2013 nachgekommen. Eingriffe in das Grundstück FlNr. 831, Gemarkung Teisbach, können dabei zwar nicht ganz vermieden werden, für den Straßenbau werden aber nur noch 160 m<sup>2</sup> benötigt.

Zur Übernahme der Gesamtfläche von FlNr. 831 sowie des angrenzenden Grundstückes FlNr. 991, Gemarkung Teisbach, kann der Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss nicht verpflichtet werden. Auf das Entschädigungsverfahren wird verwiesen.

**2.4.2.1.9 Einwander Nr. 209** (Ifd. Nrn. 112 und 114 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 22.12.2011, 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in Form der planfestgestellten Trasse (Deckblattfassung vom 15.2.2013) am schonendsten (C 2.3.2). Der Forderung, die Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 im Bereich der Grundstücke FlNrn. 953 und 962, je Gemarkung Teisbach, unter Einbeziehung des vorhandenen öFW weiter nach Süden zu verschieben um Grundstücksdurchschneidungen zu vermeiden bzw. zu verringern, kann nicht entsprochen werden, weil aus Gründen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs bei der Straßentrassierung Mindestradien sowie abgestimmte Radienfolgen einzuhalten sind. Die geforderte Trassenführung hätte auf die angrenzenden Grundstücke mit Kläranlage und Wertstoffhof schwerwiegende negative Auswirkungen.

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sicherzustellen, dass die verbleibenden Restflächen wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Ggf. sind für die Grundstücke nördlich der Verbindungsspanne Einzelzufahrten zur Kreisstraße herzustellen.

Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten (Nebenbestimmung A 3.6.2).

Die Übernahme der verbleibenden Restflächen südlich der Verbindungsspanne hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 3.8.2012 zugesagt.

Zur Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland darf auf 2.4.1.2.2 verwiesen werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

**2.4.2.1.10 Einwander Nr. 210** (Ifd. Nr. 65 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in Form der planfestgestellten Trasse vernünftig bzw. vertretbar (C 2.3.2).

Auf die Grundinanspruchnahme (1.335 m<sup>2</sup>) von FlNr. 1736, Gemarkung Teisbach, für die Ausgleichsmaßnahme A 5 kann nicht verzichtet werden. Durch die Maßnahme sollen die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Zerschneidungswirkungen kompensiert werden. Die Fläche grenzt westlich an einen Gehölzbestand und östlich an einen Wald an. Geplant ist die Optimierung des vorhandenen Auwaldkomplexes. Bei einer Umsetzung an anderer Stelle könnten die angestrebten Ziele nicht erreicht werden. Auf die Ausführungen unter 2.4.2.1 wird i. Ü. verwiesen.

Unzumutbare Beeinträchtigungen der angrenzenden Ackerflur durch die geplanten Maßnahmen sind nicht zu befürchten. Der Vorhabenträger hat bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke hat er 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 (Nebenbestimmung A 3.6.3).

Saumflächen sind vom Vorhabenträger durch Mahd regelmäßig zu pflegen (Planunterlage 12.1, Maßnahmenblatt A 5).

Zur Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland darf auf die Ausführungen unter 2.4.1.2.2 verwiesen werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

#### 2.4.2.1.11 **Einwender Nr. 211** (Ifd. Nr. 23 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in Form der planfestgestellten Lösung vernünftig und entspricht dem Abwägungsgebot (C 2.3.2). Insbesondere kann auf den teilweisen Rückbau des öFW Flnr. 1095, Gemarkung Teisbach, (BWVNr. 114) bzw. das Schließen der nördlichen Einmündung in die DGF 16(neu) bei Bau-km 1+125 der Ausbaustrecke aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht verzichtet werden. Dadurch soll insbesondere verhindert werden, dass der landwirtschaftliche Verkehr aus Richtung der Überführungsrampe über die Autobahn in gerader Linie und ungebremst in die künftig stark belastete DGF 16(neu) einfährt bzw. diese quert. Die vorgesehene Ersatzanbindung bei Bau-km 1+588 mit abgewinkelten Anbindungsästen ist verkehrssicherer, die entstehenden Umwege sind zumutbar. Diese Ersatzanbindung wird ausgebaut (A 3.6.7). Erhebliche zusätzliche Belastungen der Anlieger in Gaubitzhausen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen sind nicht zu befürchten.

Das Grundstück Flnr. 1095 bleibt sowohl von Norden (Zufahrt zur Ausbaustrecke bei Bau-km 1+130) als auch von Süden her (über den Weg Flnr. 1942) erschlossen.

#### 2.4.2.1.12 **Einwender Nr. 212** (Ifd. Nrn. 15, 17, 35, 36, 41 und 43 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012, 7.12.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Nach den vorgelegten Betriebsdaten bewirtschaftet der Einwender einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb mit einer Flächenausstattung von ca. 31,7 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche sowie 1,7 ha Waldfläche. Von der landwirtschaftlich genutzten Fläche sind etwa 1,8 ha zugepachtet. Für die Verbreiterung der bestehenden GVS „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) werden aus dem Grundstück Flnr. 1098/2, Gemarkung Teisbach, 85 m<sup>2</sup> benötigt und 240 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Baudurchführung beansprucht. Auch aus den Grundstücken Flnrn. 1098, 1935/2 und 1936, jeweils Gemarkung Teisbach, werden vorübergehend während der Bauzeit insgesamt 240 m<sup>2</sup> beansprucht.

Weiter werden für den Neubau der DGF 16 ab dem Kreisverkehrsplatz St 2074 bis zum Anschluss an die Teisbacher Isarbrücke aus dem Hofgrundstück Flnr. 1770/2 und dem angrenzenden, durch einen öFW getrennten Grundstück Flnr. 1770, jeweils Gemarkung Teisbach, insgesamt 5.200 m<sup>2</sup> dauernd und etwa 2.500 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit beansprucht. Beide Grundstücke werden durchschnitten und es verbleiben südöstlich der DGF 16 etwa 4.000 und 9.000 m<sup>2</sup> große Restflächen. Für die kleinere Restfläche bei Flnr. 1770/2 hat der Landkreis Dingolfing-Landau in seiner Stellungnahme vom 3.8.2012 eine Übernahme zugesagt. Die Restfläche von Flnr. 1770 bleibt bei der Größe von 0,9 ha und dem Zuschnitt weiterhin wirtschaftlich nutzbar.

Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, das Straßenbauvorhaben ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und entspricht dem Abwägungsgebot (2.2 und 2.3.2). Insbesondere ist die am Erörterungstermin zur Vermeidung der Grundstücksdurchschneidungen geforderte Trassenverschiebung in Richtung Osten nicht möglich, weil aus Gründen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs bei der Trassierung der Kreisstraße Mindestradien und abgestimmte Radienfolgen einzuhalten und Zwangspunkte (Anbindung an bestehenden Kreisverkehrsplatz Grüblhof, Gewässer Birkensee, Bebauung am Schwalbenweg, Kreuzung mit Längenmühlbach) zu beachten sind.

Durch den Straßenbau gehen dem Betrieb unter Berücksichtigung der unwirtschaftlichen Restfläche insgesamt etwa 9.200 m<sup>2</sup> landwirtschaftliche Nutzfläche verloren. Das sind 2,9 % der bewirtschafteten Fläche und 3,1 % der Eigentumsfläche. Diese Flächeninanspruchnahme gefährdet auch bei Berücksichtigung der geltend gemachten

Bewirtschaftungsmehrkosten nicht die Existenz des Betriebes. Die Rechtsprechung geht davon aus, dass vorhabenbedingte Flächenverluste bis 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb nicht in seiner Existenz gefährden können (BVerwG vom 14.4.2010, Az. 9 A 13.08 - juris, Rn.27).

Der Vorhabenträger hat, wie im Erörterungstermin gefordert, in Abstimmung mit der Stadt Dingolfing als Eigentümer des öFW Flnr. 1771, angeboten, die Einziehung des Weges nördlich der DGF 16(neu) bis zur Grundstücksgrenze Flnr. 1770/1 zu betreiben und den Weg ggf. aufzulassen, zu rekultivieren und als Tauschfläche zur Verfügung zu stellen. Die Zusage ist unter A 6.1.3 festgehalten. Im Bereich des aufzulassenden öFW ist eine Einzelzufahrt zur DGF 16(neu) vorzusehen.

Südlich der DGF 16(neu) ist der Weg für die Erschließung der anliegenden Grundstücke weiterhin notwendig und kann deshalb nicht aufgelassen werden. Die Kreisstraße kann im Bereich des öFW gequert werden (der südliche Teil des öFW wird an die Kreisstraße angebunden, nördlich ist im Bereich des aufzulassenden Weges eine Einzelzufahrt vorzusehen).

Die beantragte verbindliche Zuteilung von Ersatzland im Planfeststellungsbeschluss ist gesetzlich nicht vorgesehen, sondern Sache des folgenden Entschädigungsverfahrens. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, dem Betrieb geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

Auch zu den vorgetragenen Forderungen nach Übernahme der Grunderwerbsnebenkosten und der Bezahlung einer Umwegentschädigung kann im Rahmen der Planfeststellung keine Entscheidung getroffen werden. Auf die Ausführungen unter 2.4.1 darf verwiesen werden.

Für die DGF 16(neu) ist für das Jahr 2025 nördlich des Kreisverkehrsplatzes Grüblhof eine Verkehrsbelastung von 12.600 Kfz/Tag und südlich des Kreisverkehrsplatzes von 7.300 Kfz/Tag prognostiziert. Die Staatsstraße 2074 wird durch den Ausbau/Neubau der Zubringerstraße DGF 8/DGF 16 dagegen entsprechend entlastet werden. Die Verkehrsbelastung der Staatsstraße wird im Bereich des Anwesens im Jahr 2025 bei 6.300 Kfz/Tag liegen. Ohne das Planvorhaben würden auf der Staatsstraße 15.600 Kfz/Tag erreicht.

Für das Wohnanwesen des Einwenders ergibt sich im Prognosejahr 2025 ein Beurteilungspegel von 57 dB (A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht, wenn man nur den Verkehrslärm der Neubaustrecke betrachtet. Auch bei einer Einbeziehung des Verkehrslärms der Ausbaustrecke (GVS) ergeben sich keine Überschreitungen. Das Anwesen (Immi 13 in Unterlage 11) liegt im Außenbereich, es gelten also die Zumutbarkeitsgrenzen von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil diese nicht überschritten werden, können Lärmschutzmaßnahmen nicht angeordnet werden. Auch eine in Ausnahmefällen anwendbare Summenpegelberücksichtigung (BVerwG vom 23.11.2005, Az. 9 A 28//04 und vom 21.3.1996, Az. 4 C 9/95) führt hier zu keinem Lärmschutz.

Die geforderte Auflage im Planfeststellungsbeschluss, die den Anspruch auf eine Entschädigungspflicht dem Grunde nach für die mit dem Straßenbau verbundene Wertminderung festlegen soll, kann unabhängig davon schon deshalb nicht ausgesprochen werden, weil es um eine entschädigungsrechtliche Frage hinsichtlich des Grundstücks geht, aus dem eine Grundabtretung erfolgt.

#### 2.4.2.1.13 **Einwender Nr. 213** (Ifd. Nrn. 64, 71 und 72 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 22.12.2011, 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in Form der planfestgestellten Trasse vernünftig und entspricht dem Abwägungsgebot (C 2.3.2).

Die Verbindungsspange bzw. der Kreisverkehrsplatz bei der Isarbrücke Teisbach können nicht, wie gefordert, zur Vermeidung/Minimierung der Eingriffe in die Grundstücke Flnrn. 885 und 886, jeweils Gemarkung Teisbach, weiter nach Süden verschoben werden, weil dabei in den unmittelbar angrenzenden Sickergraben eingegriffen werden müsste. Der Kreisverkehr kann auch nicht zwischen Sickergraben und Isar platziert werden, weil der Platz dafür nicht ausreicht.

Auch die Inanspruchnahme (1.705 m<sup>2</sup>) von FlNr. 892, Gemarkung Teisbach, für die Ausgleichsmaßnahme A 5 ist notwendig. Durch die Maßnahme sollen die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Zerschneidungswirkungen kompensiert werden. Auf dem Grundstück besteht im südlichen Bereich bereits eine Anpflanzung. Zusammen mit der auf FlNr. 1736 bestehenden Anpflanzung sollen mit der Maßnahme A 5 die vorhandene Struktur weiter verstärkt und die Wald- und Offenlandflächen und der Längenmühlbach optimal und flächensparend durch geeignete Vernetzungsstrukturen verbunden werden. Bei einer Umsetzung der Maßnahme an anderer Stelle könnten die angestrebten Ziele nicht erreicht werden. Auf die Ausführungen unter 2.4.2.1 wird i. Ü. verwiesen.

Zur Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland darf auf die Ausführungen unter 2.4.1.2.2 verwiesen werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

Die Übernahme der Restfläche von FlNr. 892 hat der Landkreis Dingolfing-Landau in seiner Stellungnahme vom 3.8.2012 zugesagt.

#### 2.4.2.1.14 **Einwender Nr. 214** (Ifd. Nr. 92 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Forderung, die Trasse der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 nach Norden zum bestehenden Feld- und Waldweg FlNr. 839/2 hin zu verschieben, ist der Landkreis Dingolfing-Landau mit der Planänderung vom 15.2.2013 nachgekommen. Die Durchschneidung des Grundstückes FlNr. 840, Gemarkung Teisbach, wird dadurch vermindert. Die dauernd benötigte Grundfläche ist zwar etwas größer, wenn man die verbleibende kleine Restfläche nördlich der Verbindungsspanne berücksichtigt, die vom Vorhabenträger übernommen wird. Die südlich der Straße verbleibende Grundstücksfläche bleibt im Vergleich zur ursprünglichen Planung aber erheblich größer. Zur Übernahme dieses 9.756 m<sup>2</sup> großen Restgrundstückes kann der Vorhabenträger in der Planfeststellung außerdem nicht verpflichtet werden. Auf das Entschädigungsverfahren ist zu verweisen (2.4.1.2.1).

Zur Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland darf auf die Ausführungen unter 2.4.1.2.2 verwiesen werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

Ob die für die Aufforstung des Grundstücks erhaltenen Zuschüsse zurückgezahlt werden müssen, kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden. Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, bzw. im Entschädigungsverfahren zu regeln. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat in seiner Stellungnahme vom 3.8.2012 bereits zugesichert, dass er den Nachteil durch zurückgeforderte Zuwendungen ausgleichen wird.

Der Hinweis auf das Entschädigungsverfahren gilt sinngemäß auch für die im Einwendungsschreiben angesprochene Bewertung des Grundstückes wegen Kieshaltigkeit.

#### 2.4.2.1.15 **Einwender Nr. 215** (Ifd. Nr. 95 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Forderung, die Trasse der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 nach Norden zum bestehenden Feld- und Waldweg FlNr. 839/2 hin zu verschieben, ist der Landkreis Dingolfing-Landau mit der Planänderung vom 15.2.2013 nachgekommen. Die Durchschneidung des Grundstückes FlNr. 844/2, Gemarkung Teisbach, wird dadurch vermieden. Die dauernd benötigte Grundfläche bleibt zwar im Vergleich zur ursprünglichen Planung etwa gleich groß, die südlich der Straße verbleibende Grundstücksfläche ist aber größer. Zur Übernahme des Restgrundstückes kann der Vorhabenträger in der Planfeststellung nicht verpflichtet werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat in seiner Stellungnahme vom 3.8.2012 aber die Übernahme angeboten. Auf das Entschädigungsverfahren ist zu verweisen (2.4.1.2.1).

**2.4.2.1.16 Einwender Nr. 216** (Ifd. Nrn. 90 und 91 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 27.12.2011, 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Forderung, die Trasse der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 nach Norden zu verschieben, ist der Landkreis Dingolfing-Landau mit der Planänderung vom 15.2.2013 nachgekommen. Die Durchschneidung der Grundstücke Flnrn. 838 und 839, je Gemarkung Teisbach, kann zwar nicht vermieden werden, weil die bestehende DGF 16 vernünftig an die Zubringerstraße angebunden werden muss, ein stetiger Trassenverlauf der Zubringerstraße in Richtung Kreisverkehrsplatz Teisbach einzuhalten ist und ansonsten verstärkt in die Grundstücke nördlich der bestehenden DGF 16 eingegriffen werden müsste. Die verbleibenden kleinen Restflächen nördlich der Verbindungsspanne werden vom Vorhabenträger mit übernommen. Die südlich der Straße verbleibenden Grundstücksteilflächen sind im Vergleich zur ursprünglichen Planung aber größer. Zur Übernahme dieser etwa 2.000 und 4.000 m<sup>2</sup> großen Restgrundstücke kann der Vorhabenträger in der Planfeststellung nicht verpflichtet werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat in seiner Stellungnahme vom 3.8.2012 aber bereits eine Übernahme angeboten. Auf das Entschädigungsverfahren ist zu verweisen (2.4.1.2.1).

Die Erschließung der Restflächen südlich der Verbindungsspanne ist über den straßenbegleitenden Weg, der auch vom landwirtschaftlichen Verkehr überfahren werden darf (BWVNr. 145), gewährleistet.

Zur Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland darf auf die Ausführungen unter 2.4.1.2.2 verwiesen werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

**2.4.2.1.17 Einwender Nr. 217** (Ifd. Nrn. 66, 87, 94, 96, 97, 99, 102 und 104 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 14.12.2011, 13.1.2012, 5.12.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Für den Neubau der Verbindungsspanne DGF8/DGF 16 sowie den Neubau der Zubringerstraße zwischen den Kreisverkehrsplätzen bei Teisbach und Grüblhof werden unter Berücksichtigung der vom Vorhabenträger vorgenommenen Planänderung vom 15.2.2013 insgesamt 4.250 m<sup>2</sup> (= 2,2 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche) auf Dauer benötigt und 1.080 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit beansprucht.

Diese Grundinanspruchnahmen aus dem Nebenerwerbsbetrieb lassen sich nicht vermeiden; das Straßenbauvorhaben ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und entspricht dem Abwägungsgebot (2.2 und 2.3.2). Insbesondere kann auf den Neubau der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 nicht verzichtet werden, weil der Verkehr aus den Bereichen Loiching und Teisbach sowie dem südlich der Isar liegenden Landkreisgebiet auf einer Hauptachse gebündelt in Richtung Autobahn geführt und vor allem die bestehenden langgestreckten Ortsdurchfahrten von Kronwieden, Schönbühl und Höfen vom Durchgangsverkehr entlastet werden sollen. Ziel ist, die Lärm- und Abgassituation für die dortigen Anwohner erheblich zu verbessern.

Der hilfsweisen Forderung, die Trasse der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 nach Norden zum bestehenden Feld- und Waldweg Flnr. 839/2 hin zu verschieben, ist der Landkreis Dingolfing-Landau mit der Planänderung vom 15.2.2013 nachgekommen. Die Durchschneidungen der Grundstücke Flnrn. 836/4, 844, 845/2, 846, 847, 854/3 und 856, je Gemarkung Teisbach, können dadurch überwiegend ganz vermieden und die Eingriffe in die Grundstücke deutlich minimiert werden. Eine Verschiebung nach Süden könnte keine weiteren Verbesserungen bringen.

Zur Übernahme der verbleibenden Restflächen der gesamten maßnahmenbetroffenen Grundstücke kann der Vorhabenträger in der Planfeststellung nicht verpflichtet werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat in seiner Stellungnahme vom 3.8.2012 aber eine Übernahme angeboten. Auf das Entschädigungsverfahren wird verwiesen (2.4.1.2.1).

Auch die beantragte verbindliche Zuteilung von Ersatzland im Planfeststellungsbeschluss ist gesetzlich nicht vorgesehen, sondern Sache des folgenden Entschädigungsverfahrens. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, für abzutretende

landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

Über die Anordnung eines Flurneuordnungsverfahrens kann in der Planfeststellung ebenfalls nicht entschieden werden.

Die Erschließung der Restgrundstücke südlich der Verbindungsspanne wird über Einzelzufahrten zur Kreisstraße gewährleistet. Auf die Nebenbestimmung A 3.6.2 wird hierzu verwiesen.

**2.4.2.1.18 Einwender Nr. 218** (Ifd. Nr. 75 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in Form der planfestgestellten Lösung vernünftig und entspricht dem Abwägungsgebot (C 2.3.2). Der Anregung, die Trasse der Verbindungsspanne nach Norden hin zum bestehenden Feld- und Waldweg zu verschieben, ist der Landkreis Dingolfing-Landau mit der Planänderung vom 15.2.2013 nachgekommen.

Auf die Grundinanspruchnahme (570 m<sup>2</sup> aus FlNr. 899, Gemarkung Teisbach) für die Ausgleichsmaßnahme A 3 kann nicht verzichtet werden. Durch die Maßnahme sollen die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Eingriffe in die Biotope und Waldflächen südlich des Längenmühlbaches kompensiert und vorhandene Biotope sinnvoll ergänzt werden. Ziel ist, eine möglichst gute Verzahnung zwischen Bestand und neuangelegten Waldflächen sicherzustellen. Bei einer Umsetzung an anderer Stelle, könnte dies nicht erreicht werden. Auf die Ausführungen unter 2.4.2.1 wird i. Ü. verwiesen.

Der angrenzende Auwald ist über den Weg FlNr. 839/3 erschlossen.

Weil das an die Verbindungsspanne unmittelbar angrenzende Grundstück FlNr. 966, Gemarkung Teisbach, in Abstimmung mit dem Grundeigentümer eine Zufahrt zur Kreisstraße erhält, kann das Grundstück FlNr. 978, Gemarkung Teisbach, auch künftig in der im Einwendungsschreiben angesprochenen Form angefahren werden.

**2.4.2.1.19 Einwender Nr. 219** (Ifd. Nr. 61 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Die Erschließung des Restgrundstückes von FlNr. 814, Gemarkung Teisbach, wird über eine Einzelzufahrt gewährleistet. Auf die Nebenbestimmung A 3.6.2 wird i. Ü. verwiesen.

Zur Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland darf auf die Ausführungen unter 2.4.1.2.2 verwiesen werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

**2.4.2.1.20 Einwender Nr. 220** (Ifd. Nrn. 45, 53, 55 und 67 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012, 29.11.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Für den Neubau der Zubringerstraße zwischen den Kreisverkehrsplätzen bei Teisbach und Grüblhof werden insgesamt 7.310 m<sup>2</sup> aus dem rd. 14,4 ha großen Nebenerwerbsbetrieb auf Dauer benötigt und 850 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit beansprucht. Darüber hinaus entstehen bei der Inanspruchnahme der Grundstücke FlNrn. 1765 und 1781, je Gemarkung Teisbach, unwirtschaftliche Restflächen (ca. 5.300 m<sup>2</sup>). Diese Grundinanspruchnahmen für den Straßenbau lassen sich trotz der erheblichen Auswirkungen auf den Betrieb nicht vermeiden oder verringern, wie sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Erforderlichkeit des Zubringers, der Trassierung und Gestaltung usw. ergibt. Bei der Trassierung der Zubringerstraße südlich des Kreisverkehrsplatzes Grüblhof sind besonders zu beachtende Zwangspunkte die Anbindung an den Kreisverkehrsplatz, das Gewässer Birkensee, die Bebauung am Schwalbenweg sowie die Kreuzung mit dem Längenmühlbach.

Auf die Grundinanspruchnahmen aus den Grundstücken Flnrn. 1781 (5.260 m<sup>2</sup>) und 1782 (35 m<sup>2</sup>) für die Ausgleichsmaßnahme A 6 kann ebenfalls nicht verzichtet werden. Durch die Maßnahme sollen die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Zerschneidungswirkungen bei der Querung des Längenmühlbaches kompensiert werden, damit die Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erhalten bleibt. Geplant sind Gehölzpflanzungen, die Entwicklung von Krautsäumen und die Entwicklung von Korbweiden entlang des Längenmühlbaches im Wirkungsbereich des Vorhabens. Bei einer Umsetzung der Maßnahme an anderer Stelle könnten die angestrebten Ziele nicht erreicht werden. Auf die Ausführungen unter 2.4.2.1 wird i. Ü. verwiesen. Obwohl damit die Existenzgefährdung des Nebenerwerbsbetriebes verschärft wird, setzt sich der Belang des gleichartigen Ausgleichs hier in Abwägung mit den Belangen des Betriebes durch. In dieser Abwägung ist berücksichtigt, dass agrarstrukturelle Nachteile zu vermeiden sind (§ 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG), auf einen sparsamen Flächenverbrauch zu achten (§ 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG) und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten ist (BVerwG vom 1.9.1997, NVwZ 1998, 504) und Existenzgefährdungen von Betrieben zu vermeiden sind (BVerwG vom 11.11.2008, NVwZ 2009, 182).

Wegen der Bereitstellung von Ersatzland wird auf 2.4.1.1 und 2.4.1.2.2 verwiesen. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nach der Nebenbestimmung A 3.6.8 nachhaltig zu bemühen, geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen.

Die Übernahme der unwirtschaftlichen Restflächen kann in der Planfeststellung ebenfalls nicht verbindlich geregelt werden (2.4.1.2.1).

Der öFW von der Hofstelle zum Grundstück Flnr. 1765 bleibt erhalten und wird, wie gefordert, auf beiden Seiten an die Zubringerstraße angebunden (BWVNrn. 125 und 126).

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sicherzustellen, dass die verbleibenden Restflächen wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Ggf. sind Einzelzufahrten zur Kreisstraße herzustellen. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten (Nebenbestimmung A 3.6.2).

#### 2.4.2.1.21 **Einwender Nr. 221** (Ifd. Nr. 44 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 13.1.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat in seiner Stellungnahme vom 3.8.2012 zugesagt, in Abstimmung mit der Einwenderin von der Restfläche Flnr. 1766, Gemarkung Teisbach, eine direkte Zufahrt zur Zubringerstraße herzustellen.

Auf den teilweisen Rückbau des öFW Flnr. 1095, Gemarkung Teisbach, (BWVNr. 114) bzw. das Schließen der nördlichen Einmündung in die DGF 16(neu) bei Bau-km 1+125 der Ausbaustrecke kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht verzichtet werden. Es soll verhindert werden, dass der landwirtschaftliche Verkehr aus Richtung der Überführungsrampe über die Autobahn in gerader Linie und ungebremst in die künftig stark belastete DGF 16(neu) einfährt bzw. diese quert. Die vorgesehene Ersatzanbindung bei Bau-km 1+588 mit abgewinkelten Anbindungsästen ist verkehrssicherer, die entstehenden Umwege sind zumutbar. Erhebliche zusätzliche Belastungen der Anlieger in Gaubitzhausen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen sind nicht zu befürchten. Die Ersatzwege werden entsprechend ausgebaut.

Zur Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland darf auf die Ausführungen unter 2.4.1.2.2 verwiesen werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.6.8).

#### 2.4.2.1.22 **Einwender Nr. 7005** (Ifd. Nr. 145 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 9.1.2012, 9.11.2012 und vom 29.5.2013, Nr. 13/sf - 148/12-L)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist notwendig (C 2.2) und in Form der planfestgestellten Trasse am schonendsten (C 2.3.2).

Mit dem geplanten Kreisverkehrsplatz bei Loiching wird erreicht, dass künftig der Durchgangsverkehr nicht mehr auf der alten DGF 8 durch den Ort Kronwieden fahren wird, sondern stattdessen vorwiegend der Autobahnzubringer genutzt wird. Als wirkungsvolle Alternative zum (verkehrslenkenden) Kreisverkehrsplatz bei Loiching käme deshalb nur eine abknickende Vorfahrtsstraße von Loiching kommend in Richtung Osten in Betracht. Wegen des angrenzenden Sportplatzes müsste die Straße dabei verkehrstechnisch aber ungünstig in einem sehr engen Kurvenradius geführt werden. Die Querung für Fußgänger und Radfahrer ist bei der Kreisverkehrslösung im Vergleich zur Variante sicherer möglich, weil im Kreuzungsbereich deutlich niedrigere Geschwindigkeiten gefahren werden. Neben den Vorteilen hinsichtlich Verkehrssicherheit können mit dem Kreisverkehrsplatz aber auch die Eingriffe in Grundstücke minimiert werden, weil bei der Alternativlösung Straßen umfangreich anzupassen wären.

Über die Anordnung eines Flurneuordnungsverfahrens kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich aber im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (A 3.6.8).

Zur Forderung nach Bereitstellung von Ersatzland darf auf die Ausführungen unter 2.4.1.2.2 verwiesen werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat sich nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

#### 2.4.2.2 **Einwender Nr. 1000**

##### **Sammeleinwand GE-Loichingerau**

(Schreiben vom 30.12.2011)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Autobahnzubringer in Richtung Anschlussstelle Dingolfing-Höfen ist Teil des unter B 1 beschriebenen Gesamtkonzeptes. Mit dem Planvorhaben will der Landkreis den Verkehr in Richtung Autobahn auf einer Hauptachse bündeln und damit vor allem die bestehenden langgestreckten Ortsdurchfahrten von Kronwieden, Schönbühl und Höfen vom Durchgangsverkehr entlasten. Ziel ist, die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich zu verbessern.

Nach dem Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung und Städtebau Lang + Burkhardt, München, aus den Jahren 2005/2007, zuletzt aktualisiert am 5.5.2011, liegt das Nutzungspotenzial der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen nach Realisierung des Gesamtkonzeptes im Prognosejahr 2025 bei 12.600 Fahrzeugen/Tag. Die Verkehrsbelastung auf der neuen DGF 16 südlich der St 2074 bis zur Isarbrücke Teisbach wird bei 7.300 Fahrzeugen/Tag liegen. Auf der neuen Verbindungsspange DGF 8/DGF 16 zwischen Loiching und Teisbach werden 2.900 Fahrzeuge/Tag erwartet. Die Planfeststellungsbehörde zweifelt nicht daran, dass die im Gutachten prognostizierten Entlastungswirkungen erreicht werden. Insbesondere ist nicht zu befürchten, dass der Verkehr weiterhin auf „kurzem Weg“ über Kronwieden und Höfen bzw. den Gewerbering und an der Schule vorbei zur Autobahnanschlussstelle fahren wird. Diese Verbindung ist zwar kürzer als die Plantrasse über Grünhof, sie hat aber von der Fahrzeit her gesehen deutliche Nachteile. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die vorhandene Kreisstraße DGF 16 nach Verlegung des Kreisstraßenverkehrs auf die aufzustufende Gemeindeverbindungsstraße „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) zwischen dem Bahnübergang Höfen und dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum auf einen 3,50 m breiten Kiesweg zurückgebaut und mit Verkehrsfreigabe der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen zum beschränkt öffentlichen Weg für Anlieger, Hinterlieger und Einsatzfahrzeuge abgestuft wird.

Unzumutbare Belastungen durch den Neubau der Verbindungsspange DGF 8/DGF 16 für die Bebauung im Gewerbegebiet Loichingerau sind nicht zu befürchten. Neben der gewerblichen Nutzung sind dort auch Betriebsleiterwohnungen vorhanden. Auch für diese gelten jedoch nicht die Grenzwerte eines Wohngebietes. Für den zur Straße nächstgelegenen Immissionsort im Gewerbegebiet (Immi 17, Planunterlage 11.2, Blatt 2) ergibt sich im

Prognosejahr 2025 ein Beurteilungspegel von 61 dB (A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht. Für das Gewerbegebiet gelten die Zumutbarkeitsgrenzen von 69 dB(A) am Tage und 59 dB(A) in der Nacht. Weil diese nicht überschritten werden, können Lärmschutzmaßnahmen nicht angeordnet werden.

#### 2.4.2.3 **Einwender Nr. 2000**

(Schreiben vom 17.5.2013)

Mit dem Bau der Zubringerstraße zur Anschlussstelle Dingolfing-Höfen will der Landkreis den Verkehr in Richtung Autobahn auf einer Hauptachse bündeln und damit vor allem die bestehenden langgestreckten Ortsdurchfahrten von Kronwieden, Schönbühl und Höfen vom Durchgangsverkehr entlasten. Ziel ist es auch, die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich zu verbessern (C 2.2).

Die Planlösung in der Deckblattfassung vom 15.2.2013, wonach die Kreisstraße DGF 16(alt) nach Verlegung des Kreisstraßenverkehrs auf die aufzustufende Gemeindeverbindungsstraße „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) zwischen dem Bahnübergang Höfen und dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum auf einen 3,50 m breiten Kiesweg zurückgebaut und mit Verkehrsfreigabe des neuen Autobahnzubringers bis zur St 2074 zum beschränkt öffentlichen Weg für Anlieger, Hinterlieger und Einsatzfahrzeuge abgestuft wird, ist vernünftig und führt zu keinen unzumutbaren Nachteilen. Auf diesen Straßenrückbau kann nicht verzichtet werden, weil neben den bebauten Bereichen auch der Bahnübergang der Kreisstraße DGF 16(alt) bei Höfen der Bahnlinie Landshut - Plattling durch die geplante Verkehrsverlagerung auf die bisherige GVS (DGF 16neu mit Straßenüberführung über die Bahnlinie) weitest möglich entlastet und damit die Verkehrssicherheit am Bahnübergang erhöht werden kann. Allein mit dem vorgeschlagenen Fahrverbot für den Lkw-Verkehr, könnten die angestrebten Verkehrsverlagerungen bzw. das Planungsziel nicht erreicht werden. Durch „Schleichverkehre“ wären bei Beibehaltung der derzeitigen Situation sogar Störungen im Verkehrsablauf im Bereich des Kreisverkehrsplatzes beim Dynamikzentrum nicht ausgeschlossen.

Zu den angesprochenen Umwegen ist anzumerken, dass die Plantrasse über Grühlhof im Vergleich zu den jetzigen Verbindungen zwar länger ist, aber eindeutig die verkehrssicherere und auch die schnellere Verkehrsverbindung zur A 92 darstellen wird.

Auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs besteht kein Rechtsanspruch (Art. 14 Abs. 3 BayStrWG). Weil in die an der Staatsstraße 2074 liegende Tankstelle durch das Straßenbauvorhaben nicht unmittelbar eingegriffen wird und sie auch nicht vom öffentlichen Wegenetz abgeschnitten bzw. der bestehende Zugang nicht verändert wird, besteht auch kein Ansatz im Recht der Zufahrten oder des so genannten Anliegergebrauchs. Nach Art. 14 Grundgesetz werden Gewinn- oder Umsatzchancen wie auch der Lagevorteil eines Gewerbebetriebs (verkehrsgünstige Lage an einer belebten Straße) nicht geschützt. Da die Sperrung der alten DGF 16 bereits in den ursprünglich öffentlich ausgelegten Plänen enthalten war und damals keine Einwendung des Betriebes erfolgte, wäre außerdem die Ausschlusswirkung des Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG zu beachten.

#### 2.4.2.4 **Einwender Nr. 7000**

(Schreiben vom 4.12.2011)

Mit dem Bau der Zubringerstraße zur Anschlussstelle Dingolfing-Höfen will der Landkreis den Verkehr in Richtung Autobahn auf einer Hauptachse bündeln und damit vor allem die bestehenden langgestreckten Ortsdurchfahrten von Kronwieden, Schönbühl und Höfen vom Durchgangsverkehr entlasten. Ziel ist es auch, die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich zu verbessern (C 2.2).

Die Planlösung in der Deckblattfassung vom 15.2.2013, wonach die Kreisstraße DGF 16(alt) nach Verlegung des Kreisstraßenverkehrs auf die aufzustufende Gemeindeverbindungsstraße „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) zwischen dem Bahnübergang Höfen und dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum auf einen 3,50 m breiten Kiesweg zurückgebaut und mit Verkehrsfreigabe für den neuen Autobahnzubringer bis zur St 2074 zum beschränkt öffentlichen Weg für Anlieger, Hinterlieger und Einsatzfahrzeuge abgestuft wird, ist vernünftig und führt zu keinen unzumutbaren Nachteilen. Auf den Straßenrückbau kann nicht verzichtet werden, weil neben den bebauten Bereichen auch die höhengleiche Kreuzung der Kreisstraße DGF 16(alt) bei Höfen mit der Bahnlinie Landshut - Plattling durch die geplante Verkehrsverlagerung auf die bisherige GVS (DGF 16neu mit Straßenüberführung über die

Bahnlinie) weitest möglich entlastet und damit die Verkehrssicherheit am Bahnübergang erhöht werden soll. Allein mit dem geforderten Fahrverbot für den Lkw-Verkehr sowie einer Geschwindigkeitsbeschränkung, könnten die angestrebten Verkehrsverlagerungen bzw. das Planungsziel nicht erreicht werden. Weil sogar Störungen im Verkehrsablauf im Bereich des Kreisverkehrsplatzes beim Dynamikzentrum durch „Schleichverkehre“ möglich wären, kann der hilfsweisen Forderung, den Rückbau erst vorzunehmen, wenn sowohl die Anschlussstelle als auch die Zubringerstraße insgesamt realisiert sind, nicht entsprochen werden.

2.4.2.5 **Einwender Nr. 7001** (Ifd. Nrn. 109 und 110 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 15.12.2011)

Die Erschließung der Restgrundstücke Flnrn. 963 und 976, je Gemarkung Teisbach, ist sichergestellt. Flnr. 963 wird künftig über den vorhandenen Weg Flnr. 839/2, der an die DGF 8 angebunden wird (BWVNr. 156), erschlossen. Für Flnr. 976 wird der Vorhabenträger in Abstimmung mit der Einwenderin eine Einzelzufahrt zur DGF 8 herstellen (Stellungnahme vom 3.8.2012). Auf die Nebenbestimmung A 3.6.2 wird i. Ü. hingewiesen.

2.4.2.6 **Einwender Nr. 7002** (Ifd. Nrn. 73 und 78 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 16.1.2012)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist notwendig (C 2.2) und in Form der planfestgestellten Trasse (Deckblattfassung vom 15.2.2013) vernünftig und ausgewogen (C 2.3.2). Das Planvorhaben ist Teil des unter B 1 beschriebenen Gesamtkonzeptes nach dem der Landkreis Dingolfing-Landau den Verkehr in Richtung Autobahn auf einer Hauptachse bündeln und damit vor allem die bestehenden langgestreckten Ortsdurchfahrten von Kronwieden, Schönbühl und Höfen vom Durchgangsverkehr entlasten will. Ziel ist auch, die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner zu verbessern. Wesentlicher Bestandteil dieses Konzeptes ist der Neubau der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 zwischen den Isarbrücken Teisbach und Loiching nördlich parallel zur Isar. Mit der 1,6 km langen Verbindungsstraße soll auch der Verkehr aus dem Raum Loiching anwohnerverträglich nach Dingolfing bzw. zur Autobahn geführt werden. Nach dem Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung und Städtebau Lang + Burkhardt, München, ist auf der Verbindungsspanne nach Realisierung der Gesamtmaßnahme im Prognosejahr 2025 eine Verkehrsbelastung von 2.900 Fahrzeugen/Tag zu erwarten.

Mit der Planänderung vom 15.2.2013 hat der Landkreis die Trasse der Verbindungsspanne DGF 8/DGF 16 nach Norden zum bestehenden Feld- und Waldweg Flnr. 839/2 hin verschoben. Insgesamt werden die Eingriffe damit deutlich reduziert, weil mehrere Grundstücksdurchschneidungen vermieden werden. Auf die Inanspruchnahme der Grundstücke Flnrn. 879 und 888/1, beide Gemarkung Teisbach, für die Straßenrasse und die Ausgleichsmaßnahmen A 3 und A 4 kann aber nicht verzichtet werden. Die Verknüpfung der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 unmittelbar nördlich des Sickergrabens ist notwendig, weil zwischen Isar und Sickergraben hierfür nicht ausreichend Platz zur Verfügung steht. Auch die Kompensationsmaßnahmen A 3 und A 4 für den Straßenbau sind zur Herstellung eines gleichartigen Ausgleichs erforderlich. Mit A 3 sollen die bestehenden Auwaldflächen südlich Schönbühl ergänzt und vernetzt werden. Die Waldneuanlage A 4 ist auf den Restflächen zwischen DGF 8 und Sickergraben geplant, wobei die Flächen der DGF 16(alt) in die Kompensationsmaßnahme integriert werden können, was andernorts nicht möglich wäre. Die Maßnahme dient der Aufrechterhaltung der Funktionsbeziehungen zwischen dem Auwaldkomplex und dem Isarstausee und kann genauso wie A 3 nicht beliebig platziert werden.

Die Frage der künftigen Erschließung stellt sich nicht, weil beide Grundstücke insgesamt benötigt werden.

2.4.2.7 **Einwender Nr. 7006**

(Schreiben vom 30.12.2011)

Der Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Autobahnzubringer in Richtung Anschlussstelle Dingolfing-Höfen ist Teil des unter B 1 beschriebenen Gesamtkonzeptes. Mit dem Planvorhaben will der Landkreis den Verkehr in Richtung Autobahn auf einer Hauptachse bündeln und damit vor allem die bestehenden langgestreckten Ortsdurchfahrten

von Kronwieden, Schönbühl und Höfen vom Durchgangsverkehr entlasten. Ziel ist insbesondere, die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich zu verbessern.

Nach dem Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung und Städtebau Lang + Burkhardt, München, aus den Jahren 2005/2007, zuletzt aktualisiert am 5.5.2011, liegt das Nutzungspotenzial der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen nach Realisierung des Gesamtkonzeptes im Prognosejahr 2025 bei 12.600 Fahrzeugen/Tag. Die Verkehrsbelastung auf der DGF 16 südlich der St 2074 bis zur Isarbrücke Teisbach wird bei 7.300 Fahrzeugen/Tag liegen. Auf der neuen Verbindungsspange DGF 8/DGF 16 zwischen Loiching und Teisbach werden 2.900 Fahrzeuge/Tag erwartet. Die Planfeststellungsbehörde zweifelt nicht daran, dass die im Gutachten prognostizierten Entlastungswirkungen erreicht werden. Insbesondere ist nicht zu befürchten, dass der Verkehr weiterhin auf „kurzem Weg“ über Kronwieden und Höfen bzw. dem Gewerberg und an der Schule vorbei zur Autobahnanschlussstelle fahren wird. Diese Verbindung ist zwar kürzer als die Plantrasse über Grünhof, sie hat aber von der Fahrzeit her gesehen deutliche Nachteile. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die vorhandene Kreisstraße DGF 16 nach Verlegung des Kreisstraßenverkehrs auf die aufzustufende Gemeindeverbindungsstraße „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) zwischen dem Bahnübergang Höfen und dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum auf einen 3,50 m breiten Kiesweg zurückgebaut und mit Verkehrsfreigabe des Zubringers bis zur St 2074 zum beschränkt öffentlichen Weg für Anlieger, Hinterlieger und Einsatzfahrzeuge abgestuft wird.

Unzumutbare Belastungen durch den Neubau der Verbindungsspange DGF 8/DGF 16 für die Bebauung im Gewerbegebiet Loichingerau sind nicht zu befürchten. Neben der gewerblichen Nutzung sind dort auch Betriebsleiterwohnungen vorhanden. Für diese gelten aber nicht die Zumutbarkeitsgrenzen von Wohngebieten. Für den zur Straße nächstgelegenen Immissionsort im Gewerbegebiet (Immi 17, Planunterlage 11.2, Blatt 2) ergibt sich im Prognosejahr 2025 ein Beurteilungspegel von 61 dB (A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht. Für das Gewerbegebiet gelten die Zumutbarkeitsgrenzen von 69 dB(A) am Tage und 59 dB(A) in der Nacht. Weil diese nicht überschritten werden, können Lärmschutzmaßnahmen nicht angeordnet werden.

#### 2.4.2.8 **Einwender 7004**

**Abfallwirtschaftsverband Isar-Inn** (Ifd. Nrn. 126 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 8.12.2011 und vom 17.5.2013)

Die Verbindungsspange DGF 8/DGF 16 wird zwischen der DGF 8 und dem Wertstoffhof nördlich neben dem bestehenden öFW errichtet. In diesen asphaltierten Weg wird nicht eingegriffen und es werden keine Stellplätze überbaut. Somit gibt es keinen Anlass, den Landkreis Dingolfing-Landau im Planfeststellungsbeschluss zu verpflichten, vor dem Einfahrtbereich zum Wertstoffhof für den Anlieferkehr Parkflächen herzustellen. Lediglich die Zufahrt vom Wertstoffhof zur künftigen Kreisstraße ist im Zuge der Straßenbaumaßnahme an die neuen Verhältnisse anzupassen. Eine ordnungsgemäße Ausgestaltung dieser Zufahrt hat der Landkreis (auch während der Bauzeit) sicherzustellen (A 3.6.2).

#### 2.4.2.9 **Einwender 7007**

**BayWa AG, München**

(Schreiben vom 15.5.2013)

Mit dem Bau der Zubringerstraße zur Anschlussstelle Dingolfing-Höfen will der Landkreis den Verkehr in Richtung Autobahn auf einer Hauptachse bündeln und damit vor allem die bestehenden langgestreckten Ortsdurchfahrten von Kronwieden, Schönbühl und Höfen vom Durchgangsverkehr entlasten. Ziel ist es insbesondere, die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich zu verbessern (C 2.2).

Die Planlösung in der Deckblattfassung vom 15.2.2013, wonach die Kreisstraße DGF 16(alt) nach Verlegung des Kreisstraßenverkehrs auf die aufzustufende Gemeindeverbindungsstraße „Teisbacher Feld“ (Industriestraße) zwischen dem Bahnübergang Höfen und dem Kreisverkehrsplatz beim Dynamikzentrum auf einen 3,50 m breiten Kiesweg zurückgebaut und mit Verkehrsfreigabe des Autobahnzubringers bis zur St 2074 zum beschränkt öffentlichen Weg für Anlieger, Hinterlieger und Einsatzfahrzeuge abgestuft wird, ist vernünftig und führt zu keinen unzumutbaren Nachteilen. Auf diesen Straßenrückbau kann nicht verzichtet werden, weil neben den bebauten Bereichen auch die höhengleiche Kreuzung der

Kreisstraße DGF 16(alt) bei Höfen mit der Bahnlinie Landshut - Plattling durch die geplante Verkehrsverlagerung auf die bisherige GVS (DGF 16neu mit Straßenüberführung über die Bahnlinie) weitest möglich entlastet und damit die Verkehrssicherheit am Bahnübergang erhöht werden soll. Durch „Schleichverkehre“ wären bei Beibehaltung der derzeitigen Situation sogar Störungen im Verkehrsablauf im Bereich des Kreisverkehrsplatzes beim Dynamikzentrum nicht ausgeschlossen.

Die Plantrasse über Grüblhof ist im Vergleich zu den jetzigen Verbindungen zwar länger, sie stellt aber eindeutig die verkehrssicherere Verkehrsverbindung dar. Auch die Wartezeiten am bisherigen Bahnübergang entfallen.

Auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs besteht kein Rechtsanspruch (Art. 14 Abs. 3 BayStrWG). Weil in den an der Staatsstraße 2074 liegenden Gewerbebetrieb durch das Straßenbauvorhaben nicht unmittelbar eingegriffen wird und er auch nicht vom öffentlichen Wegenetz abgeschnitten bzw. der bestehende Zugang nicht verändert wird, besteht auch kein Ansatz im Recht der Zufahrten oder des so genannten Anliegergebrauchs. Nach Art. 14 Grundgesetz werden Gewinn- oder Umsatzchancen wie auch der Lagevorteil eines Gewerbebetriebs nicht geschützt. Da die Sperrung der alten DGF 16 bereits in den ursprünglich öffentlich ausgelegten Plänen enthalten war und damals keine Einwendung des Betriebes erfolgte, wäre außerdem die Ausschlusswirkung des Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG zu beachten.

## **2.5 Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen in allen Streckenabschnitten einschließlich Verbindungsspanne auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

## **2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung nach Bayer. Straßen- und Wegegesetz folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

## **3. Kostenentscheidung**

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

## **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht 93047 Regensburg, Haidplatz 1, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Landshut, 11.2.2014  
Regierung von Niederbayern

gez.  
Dr. Helmut Graf  
Regierungsvizepräsident

**Hinweis zur Auslegung des Plans**

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