

Aktenzeichen: 32-4354.21-32/B12/B8

Regierung von Niederbayern



Planfeststellungsbeschluss

**B 12 / B 8 Passau - Auerbach;
Planfeststellung für den Neubau einer Abfahrtsrampe von Bau-km
0+000 bis Bau-km 0+275, Abschnitt 1820, Station 0,25 der B 12 bis
Abschnitt 3960, Station 2,92 der B 8 im Gebiet der Stadt Passau**

anonyme Fassung

Landshut, 16.04.2014

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	2
<u>Skizze des Vorhabens</u>	4
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u>	5
A Tenor	7
1. Feststellung des Plans	7
2. Festgestellte Planunterlagen	7
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	8
3.1 Unterrichtungspflichten	8
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	9
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	9
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	9
3.5 Verkehrslärmschutz	10
3.6 Angrenzende Grundstücke	10
3.7 Sonstige Nebenbestimmungen	10
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	12
4.1 Gegenstand / Zweck	12
4.2 Plan	12
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	12
5. Straßenrechtliche Verfügungen	13
7. Kostenentscheidung	14
B Sachverhalt	15
1. Beschreibung des Vorhabens	15
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	15
C Entscheidungsgründe	17
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	17
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	17
1.2 Umweltverträglichkeitsprüfung	17
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	18
2.2 Planrechtfertigung, Planungsziel	18
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	18
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung	18
2.3.2 Planungsvarianten	19
2.3.2.1 Beschreibung der Varianten	19
2.3.2.2 Vergleich der Varianten	20
2.3.2.3 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes	21
2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	21
2.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz	21

2.3.4.1	Verkehrslärmschutz	21
2.3.4.2	Schadstoffbelastung	24
2.3.4.3	Bodenschutz	25
2.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	25
2.3.5.1	Verbote	25
2.3.5.1.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz	25
2.3.5.1.2	Besonderer und strenger Artenschutz	26
2.3.5.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange	29
2.3.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	29
2.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	32
2.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	32
2.3.7	Städtebauliche Belange	32
2.3.8	Sonstige öffentliche Belange	32
2.4	Private Einwendungen	34
2.4.1	Allgemeines	34
2.4.2	Einzelne Einwender	36
2.5	Gesamtergebnis	40
2.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	40
3.	Kostenentscheidung	40
	Rechtsbehelfsbelehrung	41
	Hinweis zur Auslegung des Plans	42

Skizze des Vorhabens

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBI	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
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz

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

Aktenzeichen: 32-4354.21-32/B12/B8

**Vollzug des FStrG;
B 12 / B 8 Passau - Auerbach;
Planfeststellung für den Neubau einer Abfahrtsrampe von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+275, Abschnitt 1820, Station 0,25 der B 12 bis Abschnitt 3960, Station 2,92 der B 8 im Gebiet der Stadt Passau**

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau einer Abfahrtsrampe zwischen den Bundesstraßen 12 und 8 mit den aus Ziffern A 3 und A 6 dieses Beschlusses und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 25.05.2012	-
2	Übersichtskarte vom 25.05.2012, nachrichtlich	1 : 25.000
3	Übersichtslageplan vom 25.05.2012	1 : 1.000
6	Straßenquerschnitt, Rampe vom 25.05.2012	1 : 100
7.1	Lageplan vom 25.05.2012	1 : 500
7.2	Bauwerksverzeichnis vom 25.05.2012, mit Roteintragungen	-
7.3	Lageplan zu den straßenrechtlichen Verfügungen vom 25.05.2012	1 : 2.000
8	Höhenplan vom 25.05.2012	1 : 1.000 / 100
10	Bauwerksskizze vom 25.05.2012	1 : 400 / 200 / 125
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen vom 25.05.2012	-

11.2	Lageplan der schalltechnischen Berechnungen vom 25.05.2012	1 : 1.000
12.1	Landschaftspflegerische Begleitplanung, Textteil vom 25.05.2012, mit Roteintragungen	-
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 25.05.2012	1 : 500
12.3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 25.05.2012	1 : 500
12.4	Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vom 25.05.2012	-
13.1	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen vom 25.05.2012	-
13.2	Lageplan mit Einzugsgebieten vom 25.05.2012	1 : 1.000
14.1	Grunderwerbsplan vom 25.05.2012	1 : 1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 25.05.2012	-
15 Blatt 1	Kennzeichnende Querschnitte Bau-km 0+020/0+040 und 0+080 vom 25.05.2012	1 : 200
15 Blatt 2	Kennzeichnende Querschnitte Bau-km 0+035/0+060 und 0+270 vom 25.05.2012	1 : 200
15 Blatt 3	Kennzeichnende Querschnitte Bau-km 0+241,160/0+260,420 und 0+245 vom 25.05.2012	1 : 100

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom, soweit möglich drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

- 3.1.2 Den Stadtwerken Passau, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Strom-, Gas-, Abwasser- und Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
Vor Beginn von Arbeiten im Bereich o.g. Anlagen sind zur Vermeidung von Schäden die Stadtwerke Passau zu verständigen.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen (E.ON Netz GmbH, 30 m Schutzzone) ist besondere Vorsicht geboten. Anker- und Zugseile von Zugmaschinen sind so zu sichern, dass sie auch bei Bruch nicht in die Hochspannungsleitungen schnellen können.

3.1.3 Der Regionalbus Ostbayern GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen (Beleuchtungsmast, Busparkplätze, Abwasserleitung etc.) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.4 Dem Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg und der Grenzkraftwerke GmbH, damit ggf. erforderliche Anpassungsarbeiten am Fernmeldekabel im Übergangsbereich der Abfahrtsrampe / Bundesstraße 8 rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

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

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

Bei der Ausführungsplanung (B 8) sind die Richtlinien RABS zu berücksichtigen.

Die Stützkonstruktion BWV Nr. 21 ist mit mindestens 3 m Abstand zur Grenze von Grundstück Flnr. 155 zu errichten.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

Für die überbaute Grundwassermessstelle auf Flnr. 159/9, Gemarkung Heining, ist im unmittelbaren Abstrom zu den Altlastenflächen ein Ersatz in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf zu schaffen.

Bei den Altlastenflächen auf dem RBO-Gelände, die durch Aushubmaßnahmen im Wesentlichen saniert wurden, können punktuelle Restverunreinigungen nicht ausgeschlossen werden. Eventuell erforderlicher Bodenaustausch ist deshalb von einem Sachverständigen für Bodenschutz zu betreuen.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

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

3.4.2 Die Rodung von Gehölzen und Eingriffe in Hecken usw. sind nur in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. vorzunehmen. Sollte dies nicht möglich sein, ist bei der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Passau ein Antrag auf Ausnahme zu stellen.

3.4.3 Die in der Planunterlage 12 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster zu melden.

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

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

- 3.4.5 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Durch den vorherigen Einsatz einer ökologischen Baubegleitung sind Tötungen und Störungen von Arten im Rahmen der Bauarbeiten zu vermeiden.
- 3.4.6 Die Ausführungsplanung zum landschaftspflegerischen Begleitplan ist mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

3.5 Verkehrs-lärmschutz

Die Wandflächen der Brückenwiderlager des BW 1 sowie der bestehenden Brücke über die Bahnlinien sind mit einer hochabsorbierenden Verkleidung zu versehen (BWV Nrn. 15 und 52). Der genaue Umfang dieser Maßnahme ist mit der Planfeststellungsbehörde vorher abzustimmen.

3.6 Angrenzende Grundstücke

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

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

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

3.7 Sonstige Nebenbestimmungen

3.7.1 Bodendenkmäler

- 3.7.1.1 Sofern Bodendenkmäler im Maßnahmenbereich festgestellt werden, gilt Folgendes: Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 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 vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denk-

malpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

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

- 3.7.2.1 Der Bahnbetrieb auf der Strecke 5830 Passau-Obertraubling darf während der Bauzeit nicht gestört oder behindert werden. Alle Maßnahmen, die in irgendeiner Art und Weise den Schienenverkehr beeinträchtigen könnten, sind rechtzeitig vor Beginn mit dem 1. Bezirksleiter Fb abzustimmen. Ggf. erforderliche Gleissperrungen der Strecke Passau-Freyung sind mit der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (Bahnlinie Passau - Freyung) abzustimmen.

Durch geeignete Schutzmaßnahmen ist sicherzustellen, dass keine Kraftfahrzeuge auf die Bahnanlagen gelangen können.

Lagerungen von Baumaterialien entlang der Gleisanlagen sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe, Abdeckplanen etc. in den Gleisbereich gelangen.

Beim Einsatz von Baugeräten (insbesondere Bagger oder Autokräne) sind wegen der Nähe zur Hochspannungsleitung die Sicherheitsbestimmungen der DB AG mind. 2 Wochen vor Baubeginn mit dem Netzbezirk Plattling vor Ort im Rahmen einer Baustelleneinweisung mit Sicherungsunterweisung festzulegen. Gegenüber den stromführenden Teilen der Oberleitungsanlagen sind Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen gemäß den VDE-Richtlinien einzuhalten (15 KV-Hochspannung).

Der Oberleitungsmast 2-34 darf nicht beeinträchtigt werden.

Die Sicht auf das Signal ÜS1 km 2,995 vom Bahnübergang Stelzlhof km 3,395 der Strecke 5840 Passau-Freyung darf nicht beeinträchtigt werden.

Die Richtlinien der Deutschen Bahn und die allgemeinen Richtlinien Straßenbau (ARS) sind zu beachten.

Eine nachträgliche Ergänzung dieses Planfeststellungsbeschlusses mit dem Inhalt der Kreuzungsvereinbarung wird vorbehalten.

- 3.7.2.2 Vor Baubeginn der Bauausführung ist das Kabelmerkblatt der DB AG, RiL 899 / 401 von der bauausführenden Firma gegen schriftlichen Nachweis anzuerkennen.

Die Kabeltrassen der SpDrS59-Anlage und zum Bahnübergang Stelzlhof km 3,395 der Strecke 5840 Passau-Freyung dürfen nicht beeinträchtigt werden. Eine Kabellagebestimmung ist erforderlich.

Telekommunikationsanlagen der Bahn:

Vorhandene Telekommunikationskabel sind bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Sie dürfen nicht überbaut und nicht überschüttet werden. Für im Baufeld befindliche Telekommunikationskabel ist eine Kabelsicherung, Baufeldfreimachung und Verlegung erforderlich. Diese Maßnahmen sind rechtzeitig bei der DB Kommunikationstechnik zu beauftragen (Planung, Ausführung und Bauüberwachung). Der Telekommunikationsanlagenverantwortliche ist hierbei immer zu beteiligen / zu informieren. Es muss sichergestellt sein, dass ein Schutzabstand von mindestens 1 m in jede Richtung zu Tk-Kabeln eingehalten wird.

Vor Baubeginn ist eine Kabeleinweisung (Antrag beim Tk-Anlagenverantwortlichen) erforderlich. Arbeiten an Tk-Anlagen der DB Netz AG sind grundsätzlich nur unter Beteiligung der DB Kommunikationstechnik gestattet. In der Nähe von Kabeln ist mit besonderer Sorgfalt zu arbeiten. Die Kabellage muss zweifelsfrei feststehen.

Der Baubeginn ist möglichst frühzeitig mitzuteilen, damit der Betrieb, Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zum Umbau, Erneuerung oder Erweiterung nicht verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden.

Der Zugang und die Zufahrt zu den Telekommunikationsanlagen müssen für die DB Netz AG, deren Beauftragte Dritte oder Rechtsnachfolger (im derzeitigen Umfang) jederzeit möglich sein.

50 Hz-Anlagen und andere:

Eine Kabeleinweisung ist erforderlich, vorhandene Kabeltröge dürfen nicht überbaut oder überschüttet werden.

3.7.2.3 Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Gegebenenfalls sind sie neu einzumessen und zu setzen.

3.7.2.4 Die vorhandenen Bahnentwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers der Bundesstraßen 8 und 12 aus dem Bereich des Bauvorhabens „Neubau einer Abfahrtsrampe“ und Geländewassers (Einzugsgebiet lt. Unterlage 13.2) über die bestehende Ableitung von der B 8 in die Donau bei Grundstück Flrn. 140/2, Gemarkung Heining erteilt.

4.2 Plan

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

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier-

nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.2 Einleitungsmengen

Die Einleitungsmenge von 490 l/s darf bei Niedergehen des Bemessungsregens (5-jährliches Ereignis) nicht überschritten werden.

4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

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

Dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf und der Wasserrechtsbehörde ist die Einsicht in Dienst- und Betriebsanweisungen der Straßenbauverwaltung zu ermöglichen.

Die Anlage ist auf Kosten des Straßenbaulastträgers zu ändern oder zu verlegen und Verlegungen oder Vertiefungen des Gewässers sind zu dulden, wenn dies aus Gründen der ordnungsgemäßen flussbaulichen Unterhaltung erforderlich ist.

Nach Beendigung der Bauarbeiten sind dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf und der Wasserrechtsbehörde Bestandspläne zu übermitteln.

4.3.4 Anzeigepflichten

Baubeginn und Bauende sind dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf 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 § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von öffentlichen Straßen

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

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

6. Entscheidungen über Einwendungen

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesstraße 8 ist für Niederbayern eine verkehrswichtige Ost-West-Fernstraßenverbindung zwischen Regensburg und Passau. Sie kreuzt in Passau die B 12, die eine Nord-Süd-Fernstraßenverbindung zur Tschechischen Republik für das östliche Niederbayern sichergestellt. Für den höhenfreien Knotenpunkt dieser Bundesstraßen ist eine Abfahrtsrampe im südwestlichen Quadranten als Verbindung in eine Richtung von der Bundesstraße 12 zur Bundesstraße 8 geplant. Die Bahnlinie Passau-Freyung wird dabei mit einem Zweifeldbauwerk überführt. Der von der Franz-Josef-Strauß-Brücke kommende Verkehrsstrom Richtung Bundesstraße 8 wird nach rechts abbiegend über die neue Rampe geführt, so dass die bisherige Linksabbiegespur auf der Franz-Josef-Strauß-Brücke zum Verbindungsast im nord-östlichen Quadranten der Kreuzung aufgegeben werden kann und die Fahrspuren neu angeordnet werden können. Für Fußgänger ist in der Innenkurve der Abfahrtsrampe auf ganzer Länge ein Gehweg mit einer Breite von 1,5 m vorgesehen. Die vorhandenen Gehwege werden entsprechend angepasst. Die Verknüpfung der Verkehrsströme an der Bundesstraße 8 wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Außerdem wird die Bundesstraße 8 mit einer Linksabbiegespur zum RBO-Busbahnhof ergänzt.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 25.05.2012 beantragte die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Staatliche Bauamt Passau, für den Neubau einer Abfahrtsrampe das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 20.07.2012 bis 20.08.2012 bei der Stadt Passau nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Passau oder der Regierung von Niederbayern bis spätestens 04.09.2012 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Passau
- Regierung von Oberbayern SG 31.2
- Bezirk Niederbayern, Hauptverwaltung und Fachberatung für Fischerei
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege München
- Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Niederbayern
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Vermessungsamt Vilshofen a. d. Donau
- Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg
- Donaukraftwerk Jochenstein AG
- Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
- Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Nürnberg
- DB Services Immobilien GmbH

- Deutsche Bahn Netz AG
- Regionaler Planungsverband Donau-Wald
- E.ON Bayern AG
- E.ON Netz GmbH Betriebszentrum Bamberg
- Deutsche Telekom
- Stadtwerke Passau
- Stadt Passau Abwasserbeseitigung
- Regionalbus Ostbayern GmbH
- Bund Naturschutz in Bayern
- Landesfischereiverband Bayern
- Landesbund für Vogelschutz

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabenträger anschließend.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 04.12.2013 im großen Sitzungszimmer der Stadtwerke Passau, Regensburger Straße 29, 94036 Passau erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

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

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

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

1.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Bauvorhaben war nach § 3 c Satz 1 und 3 UVPG i. V. m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG eine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Die Vorprüfung hat ergeben, dass voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen eintreten können, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestand deshalb nicht. Die Information der Öffentlichkeit erfolgt durch die öffentliche Auslegung im Planfeststellungsverfahren.

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

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

2.2 Planrechtfertigung, Planungsziel

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

Die Bundesstraßen 8 und 12 sind verkehrswichtigste Fernstraßenverbindungen im östlichen Bayern. Die B 12 dient der Verbindung zur Tschechischen Republik. Diese Straßen sollen, wie in Unterlage 11 aufgeführt ist, bis zum Jahr 2030 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von über 33.000 Fahrzeugen (B 12 südlich der Rampe Ost) bzw. über 19.000 Fahrzeugen (B 8 östlich der neuen Abfahrtsrampe) bewältigen.

Sie werden im Planfeststellungsbereich ihrer Funktion nicht mehr gerecht, weil die bestehende Verbindungsrampe Ost des Knotenpunktes für die Verkehrsbeziehung B 12 / B 8 bei einer Verkehrsbelastung von 17.000 Fahrzeugen/Tag laut einer Verkehrserhebung 2009 (Prognose für das Jahr 2030 = 17.500 Kfz/24h) nicht mehr ausreichend leistungsfähig ist. Dies spiegelt auch die Unfallstatistik wieder, die im Auswertzeitraum 2006 bis 2008 eine Unfalhäufung aufzeigt.

Der Neubau der Abfahrtsrampe B 12 / B 8 ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, um den derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (siehe auch Erläuterungsbericht, Unterlage 1 des festgestellten Planordners). Mit dem Neubau der Abfahrtsrampe kann auf den bestehenden Linksabbiegestreifen zur Rampe Ost verzichtet werden und ein zweiter Fahrstreifen für den Geradeausverkehr zur Verfügung gestellt werden. Damit verringert sich das Unfallrisiko und erhöht sich die Verkehrsqualität sowie Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes.

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

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung

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.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) liegen die Bundesstraßen 8 und 12 im Korridor der Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung. Das Netz der

Bundesfernstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Dem im Landesentwicklungsprogramm genannten Ziel, Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes zu berücksichtigen, wird nachgekommen.

Gemäß dem Ziel B X 3.1 des Regionalplans Donau-Wald soll die Anbindung der Region an das nationale und internationale Straßennetz verbessert werden. Dazu sollen die Fernstraßen, insbesondere im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen Regensburg - Straubing - Passau (B 8), ... München - Passau - Freyung - Philippsreut - Landesgrenze/CR (A 94/B12), ... weiter ausgebaut werden. Der Neubau der Anschlussrampe steht insoweit im Einklang mit dieser Zielsetzung.

2.3.2 Planungsvarianten

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

2.3.2.1 Beschreibung der Varianten

„Nullvariante“ / „Ausbauvariante“:

Die „Nullvariante“ / „Ausbauvariante“ wäre die Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes mit geringen baulichen Maßnahmen und Optimierung des Verkehrsablaufes auf den Bundesstraßen 12 und 8 durch verkehrlenkende Maßnahmen.

Abfahrtsrampen im südwestlichen Quadranten

„Hauptvariante der Vorplanung“:

Radius der Rampe: 47 m, Verzögerungsstrecke 25,6 m + 30,3 m

Brückenbauwerk: Zweifeldbrücke

Die Abfahrtsrampe würde über das Grundstück FlNr. 155, Gemarkung Heining, geführt.

„Variante 1“

Radius der Rampe: 47 m, Verzögerungsstrecke 25,6 m + 40,3 m

Brückenbauwerk: Einfeldbrücke mit vorgezogenen Widerlagerwänden

Die Abfahrtsrampe würde über das Grundstück FlNr. 155 geführt.

„Variante 2“

Radius der Rampe: 34 m, 50,25 m, 52,5 m, Verzögerungsstrecke 25,6 m + 39,6 m

Brückenbauwerk: Dreifeldbrücke

Die Abfahrtsrampe würde über das Grundstück FlNr. 155 geführt. Eine Erweiterung als Auffahrtsrampe wäre möglich.

„Variante 3“

Radius der Rampe: 37,4 m, Verzögerungsstrecke 25,6 m + 46,1 m

Brückenbauwerk: Einfeldbrücke mit vorgezogenen Widerlagerwänden

Es wäre kein Grunderwerb vom Grundstück FlNr. 155 erforderlich.

Plantrasse („Variante 4“)

Radius der Rampe: 37,4 m, Verzögerungsstrecke 25,6 m + 46,1 m

Brückenbauwerk: Zweifeldbrücke

Es wäre kein Grunderwerb vom Grundstück FlNr. 155 erforderlich.

Beschreibung siehe auch B 1

Verkehrskonzepte:

In Unterlage 1 sind auch (großräumigere) Konzepte aus Verkehrsuntersuchungen der Straßenbauverwaltung und der Stadt Passau aufgeführt:

- teilweiser vierstreifiger Ausbau der St 2125
- Nutzung der Hacklsteinbrücke (Bahnbrücke)
- Überführung der Staatsstraße über den Knotenpunkt im Norden der Franz-Josef-Strauß-Brücke
- Umbau des Knotenpunktes nördlich der FJS-Brücke in einen Kreisverkehr

Diese Verkehrskonzepte können - soweit (noch) umsetzbar - in Abhängigkeit ihrer Ausgestaltung mit unterschiedlicher Wirkung auch zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Kreuzungsbereich südlich der Franz-Josef-Strauß-Brücke beitragen. Sie stellen aber keine Alternative zur beantragten Planlösung dar und müssen deshalb nicht in diesem Verfahren behandelt werden. Ihre Umsetzung ist unabhängig von der hier beantragten Verbesserung des Knotenpunktes durch eine Abfahrtsrampe möglich.

2.3.2.2 Vergleich der Varianten

Mit der „Nullvariante“ / „Ausbauvariante“ kann die sichere Bewältigung der hohen Verkehrsbelastung sowie ein bedarfsgerechter und zeitgemäßer Ausbaustandard für den Knotenpunkt B 12 / B 8 nicht erreicht werden. Die Möglichkeiten der Verbesserung des Bestandes durch verkehrslenkende Maßnahmen, zum Beispiel durch Optimierung der Lichtsignalanlage, sind ausgeschöpft. Die „Nullvariante“ bzw. „Ausbauvariante“ werden deshalb ausgeschieden.

Bei der „Hauptvariante der Vorplanung“, bei den „Varianten 1 bis 3“ und der Plantrasse ist davon auszugehen, dass das Planungsziel, nämlich die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität am Knotenpunkt zu erhöhen, im Wesentlichen gleichwertig erfüllt würde. Größere Radien für die Abfahrtsrampe sind hier grundsätzlich günstiger zu bewerten. Die Unterschiede sind aber nicht entscheidungserheblich. Auch hinsichtlich Immissionsschutz sowie Natur- und Landschaftsschutz sind keine entscheidungserheblichen Unterschiede erkennbar.

Bei der „Hauptvariante der Vorplanung“ und der „Variante 2“ sind aus technischer Sicht die spitzen Winkel der Brückenbauwerke zur Bahnlinie negativ zu bewerten. Günstig bei „Variante 2“ ist, dass sie zur Auffahrtsrampe erweitert werden könnte. Hierfür wäre allerdings ein sehr hoher technischer und wirtschaftlicher Aufwand erforderlich.

Wirtschaftlich betrachtet ist die Plantrasse eine günstige Lösung. Hiervon ist auch bei der „Hauptvariante der Voruntersuchung“ sowie bei der „Variante 1“ und der „Variante 3“ auszugehen. Die bestehende Trafostation, eine gewisse Anzahl von Busparkplätzen und eine Vielzahl von Sparten müssten nämlich bei allen Varianten verlegt werden. Die „Variante 2“ wäre teurer, weil ein Dreifeldbauwerk errichtet würde.

Ein wichtiges Kriterium bei der Planung der Abfahrtsrampe war nach Angaben des Vorhabenträgers, dass der Betrieb der Einzelhandelsgeschäfte auf dem Grundstück FlNr. 155, Gemarkung Heining, während der Bauzeit so wenig wie möglich und nach Fertigstellung überhaupt nicht beeinträchtigt wird. Dies wird mit der Plantrasse und der „Variante 3“ erreicht. Dieser Argumentation kann von Seiten der Planfeststellungsbehörde gefolgt werden. Da für die Herstellung des Einfeldbauwerkes bei „Variante 3“ wegen beengter Platzverhältnisse größerer technischer Aufwand erforderlich wäre, verdient die Plantrasse den Vorzug.

2.3.2.3 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Unter Berücksichtigung der mit dem Bauvorhaben angestrebten Ziele, nämlich für den Knotenpunkt B 12 / B 8 gemäß den anerkannten Regeln der Technik eine deutliche Verbesserung von Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität sowie Steigerung der Leistungsfähigkeit zu erreichen, wird nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten der Planlösung eindeutig der Vorzug gegeben. Sie ist die insgesamt ausgewogenste Lösung, weil sie die verkehrlichen Anforderungen erfüllt, dem Gebot der Wirtschaftlichkeit sowie eines sparsamen Umganges mit Grund und Boden gerecht wird, die Interessen der anliegenden Betriebe berücksichtigt, die Erfordernisse des Immissionsschutzes beachtet und die Umweltbelange nicht unvertretbar beeinträchtigt.

2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht den Anforderungen des Verkehrs und einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbauartigen 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.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Die sogenannte Entwurfsgeschwindigkeit für die Abfahrtsrampe ist im Hinblick auf die örtlichen Gegebenheiten und die verkehrstechnischen Anforderungen mit $v_e = 40$ km/h zutreffend gewählt. Die Bemessungsgeschwindigkeit ergibt sich zu $v_{85} = v_{zul} = 50$ km/h.

Die Regelquerschnittsbreite von 5,0 m wurde in Anlehnung an die Entwurfshinweise für planfreie Knotenpunkte (RAS-K-2-B) festgelegt. Eine Fahrstreifenbreite von jeweils 3,50 m für den etwa 110 m langen Aufstellbereich vor der Bundesstraße 8 ist zutreffend gewählt.

Der Höhenverlauf der Trasse ergibt sich aus der Lage der Bundesstraßen 8 und 12. Die maximale Längsneigung beträgt 6,9 %. Sie liegt im Rahmen der Entwurfselemente der RAS-L.

2.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

Bei der Planung wurde auch beachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entstehen soll (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann dem Immissionsschutz hier aber nicht stärker Rechnung getragen werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt ist.

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 II 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 Abschlüsse 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 Anschlussvariante, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

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 grundsätzlich 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 Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose, die für die Abfahrtsrampe eine Verkehrsmenge von 5.300 Kfz/24 h, für die B 12 eine Verkehrsmenge bis zu 34.400 Kfz/24 h und für die B 8 bis zu 19.800 Kfz/24 h im Prognosejahr 2030 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

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

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich sind.

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. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung.

Das Bauvorhaben ist als sogenannter „Änderungsfall“ zu betrachten, weil der Knotenpunkt B 12 / B 8 durch eine Abfahrtsrampe ergänzt wird. Nur eine wesentliche Änderung kann zur Lärmvorsorge führen. „Wesentlich“ ist nach § 1 Abs. 2 BImSchV eine Änderung wenn,

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

Die Änderung ist zwar wesentlich, weil bei den untersuchten Immissionsorten die Beurteilungspegel jeweils um mindestens 3 dB (A) erhöht werden (Unterlage 11). Lärmschutzmaßnahmen können aber nicht angeordnet werden, weil die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Die anderen o. g. Kriterien liegen nicht vor.

Nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geht es nur um den Lärm, der gerade von dem neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgeht. Ein Summenpegel (Gesamtlärmbelastung) unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch andere Verkehrswege ist grundsätzlich nicht zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996 Az. 4C 9/95). Die Berücksichtigung eines Summenpegels erfolgte hier vorsorglich jedoch zusätzlich (BVerwG vom 11.01.2001 Az. 4A13/99). Auch in der Abwägung über die Zulassung des Bauvorhabens wurde er berücksichtigt. Ausführungen hierzu und insbesondere zum Berechnungspunkt 3 (Unterlage 11) sind auch unter C 2.4.2.2 enthalten.

2.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

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 nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose können neben dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02 – Stand 2005), die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS 2012) und verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen werden. Eine Beurteilung ist hier aber auch ohne Berechnung möglich.

Die Abschätzung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung hat ergeben, dass sie an dem der Straße nächstgelegenen Wohnhaus sowohl bei den Langzeit-

wirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Werten der TA-Luft, der VDI 2310, der EG-Richtlinien (insbesondere Luftqualitätsrichtlinie) und der 39. BImSchV liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten.

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 rund 5.300 Fahrzeugen / Tag belasteten Abfahrtsrampe werden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, 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 der Abfahrtsrampe von rund 5.300 Fahrzeugen / Tag 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 / allgemeiner Artenschutz

Eine Grenze des nächstgelegenen Natura 2000-Gebiets, des FFH-Gebiets „Donau von Kachlet bis Jochenstein mit Inn- und Ilzmündung“ (Nr. 7447-371, Gewässerlebensraum) befindet sich etwa 100 m nördlich des Bauvorhabens. Etwa 2,4 km südlich liegt das FFH-Gebiet „Östlicher Neuburger Wald und Innleiten bis Vornbach“ (Nr. 7446-371.2, Waldgebiet). Nachteilige Auswirkungen durch das im Stadtgebiet Passau liegende Bauvorhaben auf die FFH-Gebiete können mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Nennenswerte Funktionsbezüge sind nicht zu erwarten. Auf die Unterlage 12.1, Nummer 4.3 wird Bezug genommen.

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

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope 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 aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde hat sich nicht gegen das Bauvorhaben bzw. gegen die Zulassung der Ausnahmen ausgesprochen.

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 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 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 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 naturschutz-fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ in der Fassung vom März 2011.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12.4 dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen.

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

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Beanstandungen wurden insoweit nicht vorgebracht.

2.3.5.1.2.3 Konfliktanalyse

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

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 Alt. 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 – juris Rn. 91). Dies trifft im Bereich der Planfeststellung nicht zu. Zum einen konnten die möglicherweise im Untersuchungsgebiet vorkommenden prüfungsrelevanten Arten nicht nachgewiesen werden und zum anderen kann eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos wegen der vorhandenen hohen Vorbelastung durch vielbefahrene Straßen und Parkplätze ausgeschlossen werden.

Tötungen durch die Bauausführung sind durch Einsatz einer Umweltbaubegleitung zu begegnen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Im Untersuchungsgebiet ist das potentielle Vorkommen prüfungsrelevanter Arten aufgrund der ungünstigen Habitatbedingungen nahezu auszuschließen und es wurden auch keine prüfungsrelevanten Arten nachgewiesen. Das Risiko von erheblichen Störungen durch das Vorhaben während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeit ist insoweit gering einzuschätzen. Dies trifft auch auf erhebliche Störungen während des Baus zu.

Hinsichtlich aller betroffenen Tierarten ist zu erwarten, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen nicht verschlechtert.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der Begriff der Beschädigung wird im Sinne einer funktionalen Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgelegt. Es können daher neben physischen

Beschädigungen auch mittelbare Beeinträchtigungen wie z.B. durch die Wirkfaktoren Lärm oder optische Störwirkungen die Beschädigung einer Fortpflanzungsstätte auslösen.

Es können im Einzelnen auch Überschneidungen mit dem Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auftreten.

Wie oben bereits aufgeführt, sind potentielle Vorkommen prüfungsrelevanter Arten nahezu auszuschließen bzw. es wurden keine entsprechenden Vorkommen nachgewiesen. Ein Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann also nahezu ausgeschlossen werden. Die ökologische Funktion der von dem Eingriff möglicherweise betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten bleibt im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt, auch weil an der Abfahrtsrampe in größerem Umfang nährstoffarme und besonnte Standorte vorgesehen sind.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL sind nicht betroffen.

2.3.5.1.2.4 Ausnahmeerteilung

Höchst vorsorglich wird Folgendes ergänzt:

Eine Ausnahmeerteilung ist nicht erforderlich. Aber selbst wenn das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für die besonders und streng geschützten Arten nicht zu vermeiden wäre, könnte eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt werden, weil deren Voraussetzungen vorliegen. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen also die Zulassung erfordern, zumutbare Alternativen dürfen nicht gegeben sein und der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten darf sich nicht verschlechtern. Außerdem dürfen Art. 16 FFH-RL und Art. 9 V-RL der Zulassung nicht entgegenstehen.

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

Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung gibt es nicht.

Es steht keine für die (möglicherweise) betroffenen Arten günstigere bedarfsgerechte bzw. die Funktion erfüllende Trasse oder Ausführungsalternative zur Verfügung. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass die planfestgestellte Trasse auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den Ausbau („Nullvariante“) ist keine Alternative in diesem Sinne bzw. kann keine „zumutbare Alternative“ bzw. „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ darstellen. Die Belange, die für den Straßenbau sprechen, wiegen hier so schwer, dass sie auch die Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen.

Bei der Plantrasse wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt. Sie umfassen z.B. eine zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten zur Minimierung baubedingter Verluste.

Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Auch diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Straßenbauvorhaben hat möglicherweise Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch be-

deutet nicht jeder Verlust eines Individuums eine Verschlechterung des Erhaltungszustands. Die Populationen der (möglicherweise) betroffenen Arten bleiben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in ihrem günstigen Erhaltungszustand bzw. in ihrer derzeitigen Lage. Dies reicht nach dem Urteil des EuGH vom 14.06.2007 Az. C-342/05 aus. Unter außergewöhnlichen Umständen sind Ausnahmen sogar bei derzeit ungünstigem Erhaltungszustand möglich (BVerwG vom 1.4.2009, NuR 2009, 414).

2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

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

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

2.3.5.3 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. Der Verursacher und die Planfeststellungsbehörde haben 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 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung war nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Neben dem Ausgleich gibt es jetzt die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

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.

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.

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

- Verlust eines schutzwürdigen, strukturreichen, mittelalten Baum-Strauch-Gehölzbestandes auf der Straßenböschung der B 12 (Biotop –Nr. Ö1)
- Versiegelung und Überbauung von Teilflächen schutzwürdiger Gehölze und magerer, teils verbuschter Altgrasfluren im Bereich der Bahnböschungen (Biotope Nrn. Ö2 und Ö3)
- Versiegelung von Wiesen-/Rasenflächen und von leicht ersetzbarem Gras-Krautfluren, teils von standortfremden, gepflanzten Arten durchsetzt
- vorübergehende, geringfügige Beeinträchtigung des Mager-Trocken-Biotop-Verbundes und des Gehölz-Biotopverbundes aufgrund von Barriereeffekten
- Überbauung von Boden
- geringfügige Erhöhung des Oberflächenabflusses
- weitere geringfügige Verschlechterung des stark vorbelasteten Frisch- und Kaltluftstroms entlang des Talraumes
- geringfügige Veränderung des Ortsbildes durch zusätzliche Verkehrsstrasse neben den bereits vorhandenen Trassen

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

Ausgleichsmaßnahme A1, Optimierung der kleinstandörtlichen Vielfalt im Wiesentälchen auf dem Klosterberg

- Entfernen der Eschendickung im Dobl (Sämlinge der großen Esche, die stehen bleibt)
- Anlage von Kleinstrukturen auch auf der nordexponierten Talflanke als Fortpflanzungshabitat für Blindschleichen (= Nahrung für Schlingnatter) durch Einbringen von Totholz (Reisighaufen, Wurzelstöcke etc.)
- Abschieben des Oberbodens im Umgriff der bestehenden Steinriegel auf dem Grundstück Flnr. 19/4 und Übertragung von Mähgut aus geeigneten Spenderflächen
- Regelmäßige Mahd des westlichen Teils von Grundstück Flnr. 8/1
- Anlage von Hecken mit mageren Säumen und extensiv genutztem Grünland

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer 3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Die Stellungnahme der **unteren Naturschutzbehörde** (Schreiben vom 6.08.12) wurde berücksichtigt.

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 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 gutachtliche Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf wurde berücksichtigt.

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 zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Dennoch ist darüber hinaus die Einleitung in einen Vorfluter notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

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

Die Gestattung kann gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4 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 erklärt.

2.3.7 Städtebauliche Belange

Die bauliche Entwicklung der Stadt Passau wird nicht eingeschränkt. Einwendungen der Stadt Passau zur beantragten Baumaßnahme liegen nicht vor.

2.3.8 Sonstige öffentliche Belange

2.3.8.1 Träger von Versorgungsleitungen

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

Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme zugesagt, das im Einwendungsschreiben der **Grenzkraftwerke GmbH** (Schreiben vom 16.08.2012) angesprochene Fernmeldekabel bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. In A 3.1.4 ist angeordnet, die Betreiber rechtzeitig vor Baubeginn zu informieren.

Die von den **Stadtwerken Passau** (Schreiben vom 23.07.2012) geforderte Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit für die Ersatzstandortfläche der zu verlegenden Trafostation ist in Unterlage 7.2 BWV Nr. 30 festgelegt. Hier wird auch darauf hingewiesen, dass die Verlegung der Trafostation einschließlich der

Anschlussleitungen vor Beginn der Straßenbauarbeiten erfolgen muss und eine Kostenvereinbarung geschlossen werden soll. Die Informationspflicht des Vorhabenträgers ist auch unter A 3.1.2 festgehalten.

Der Hinweis, dass die Stadtwerke Passau bei Straßenbeleuchtungseinrichtungen im Auftrag der Stadt Passau handeln, wurde in Unterlage 7.2 (Bauwerksverzeichnis) vermerkt. Wegen geplanter neuer Versorgungsleitungen, insbesondere am neuen Brückenbauwerk, können entsprechende Vereinbarungen mit dem Vorhabenträger getroffen werden. Konkretere Angaben wurden im Planfeststellungsverfahren nicht gemacht.

Die **Deutsche Telekom Technik GmbH** hat in Ihrem Schreiben vom 21.08.2012 mitgeteilt, dass verschiedene vorhandene Telekommunikationslinien nicht in den Planunterlagen aufgeführt seien. Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme zugesagt, diese bei der Ausführungsplanung und bei der Baudurchführung zu berücksichtigen. Das heißt (wie zum Beispiel bei BWV Nr. 27), dass die betroffenen Leitungen (gegebenenfalls) den neuen Verhältnissen angepasst werden müssen und dass sich die Kostentragung nach §§ 68 ff. TKG richtet, soweit sich die Leitung im öffentlichen Straßengrund befindet, ansonsten nach Entschädigungsrecht. Die frühzeitige Informationspflicht ist unter A 3.1.1 angeordnet.

Die **E.ON Netz GmbH** (Schreiben vom 29.08.2012) hat keine Einwände gegen das Bauvorhaben erhoben. Der Hinweis, dass sich die Baumaßnahme innerhalb der 30 m Schutzzone (Leitungsachse) befindet, ist in Auflage 3.1.2 berücksichtigt.

2.3.8.2 Denkmalschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden. Betroffene Bau- und Bodendenkmäler sind nicht bekannt.

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

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

Die unter A 3.7.1 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabenträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit 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. 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).

2.3.8.3 Regionalbus Ostbayern GmbH

Die Stellungnahme der **Regionalbus Ostbayern GmbH** (Schreiben vom 03.09.2012) bezüglich Oberflächenentwässerung ist mit Auflage A 3.6.1 berücksichtigt.

Die Regelungen im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) werden mit diesem Beschluss planfestgestellt. Für Hinweise gilt das nicht. Planänderungen sind nur unter gewissen Voraussetzungen möglich.

2.3.8.4 Die von der **DB Services Immobilien GmbH** übermittelten Stellungnahmen (Schreiben 16.08.2012 u.a.) wurden weitgehend berücksichtigt (A 3.7.2).

Aufgrund der im Verfahren abgegebenen Erklärungen kann man davon ausgehen, dass dem Vorhaben bereits grundsätzlich zugestimmt wurde und die angekündigte Vereinbarung rechtzeitig abgeschlossen wird.

2.4 Private Einwendungen

2.4.1 Allgemeines

2.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 3.000 m² Fläche aus Privat- und Betriebseigentum 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 den Ausführungen zum Variantenvergleich näher eingegangen.

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 Straßenbaulastträger 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.

Lärmschutzauflagen sind unter C 2.3.4 behandelt.

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

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

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

2.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über die 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.

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.

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

2.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

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

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

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

2.4.1.2.5 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 § 19 Abs. 2 FStrG oder Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im Übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

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

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

2.4.2 Einzelne Einwender

2.4.2.1 **Einwendernummer 7000 – vertreten durch die Rechtsanwaltskanzlei Croÿ • Zehner • Wirth**

(Schreiben vom 20.08.2012)

Der Neubau einer Abfahrtsrampe an der B 12 / B 8 ist notwendig (C 2.2), weil dann auf den bestehenden Linksabbiegestreifen zur Rampe Ost verzichtet werden kann und ein zweiter Fahrstreifen für den Geradeausverkehr zur Verfügung steht, wie es die Verkehrsverhältnisse erfordern. Damit verringert sich nicht nur das Unfallrisiko, sondern erhöht sich die Verkehrsqualität sowie die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes. Wie aus den Planunterlagen (Erläuterungsbericht, Unterlage 1) und den Ausführungen unter C 2.4.2 ersichtlich, wurde bei der Planung besonders darauf geachtet, das Grundstück FlNr. 155, Gemarkung Heining, zu schonen. Die Ausgestaltung des Vorhabens entspricht den verkehrsbezogenen und straßenbaulichen Erfordernissen und ist in der planfestgestellten Form vernünftigerweise geboten.

Die Anbauverbote und –beschränkungen des § 9 FStrG gelten außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten.

Durch den Neubau der Abfahrtsrampe verschiebt sich zwar die Anbauverbotszone und die Baubeschränkungszone (§ 9 FStrG) geringfügig in Richtung des Grundstückes Flnr. 155. Auswirkungen hat dies jedoch nicht für die bestehende Bebauung, sondern allenfalls für eine künftige Bebauung. Die künftige Entscheidung, ob und wie weit eine Ausnahme vom Anbauverbot bzw. der Baubeschränkungszone erteilt werden kann, ist Sache der unteren Bauaufsichtsbehörde, die anhand der aktuellen Situation im Einvernehmen mit dem Staatlichen Bauamt zu entscheiden hat. Eine verbindliche Zusage für die Zukunft wird dem Vorhabenträger nicht möglich sein.

Über Sicherheitsfragen (z.B. abstürzende Fahrzeuge) ist nur ausnahmsweise in der Planfeststellung zu entscheiden, denn diese sind von der Straßenbaubehörde und ggf. der Verkehrsbehörde eigenverantwortlich zu entscheiden. Die Bedenken insoweit veranlassen hier jedenfalls nicht zu einer anderen Lösung. Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme dargelegt, dass Schutzeinrichtungen zur Absturzsicherung nach den Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen vorgesehen sind.

Hinsichtlich der befürchteten Probleme durch Schnee, Spritzwasser und Eiswurf für das Grundstück Flnr. 155 ist nicht davon auszugehen, dass gegenüber der bestehenden Situation zusätzliche wesentliche Beeinträchtigungen auftreten werden. Da zwischen neuer Fahrbahn und Böschungsbegrenzung ein 1,5 m breiter Gehweg liegt, am Böschungsfuß ein Weg zur Unterhaltung der Stützkonstruktion angelegt wird und die Rampe bei Grundstück Flnr. 155 in einer sogenannten „Außenkurve“ liegen wird, sind derartige Beeinträchtigungen praktisch auszuschließen.

Hinsichtlich Immissionsschutz wird die Baumaßnahme als sogenannter „Änderungsfall“ betrachtet, d.h. der Bau der Abfahrtsrampe am Knotenpunkt B 12 / B 8 müsste - damit Verkehrslärmvorsorgeansprüche ausgelöst werden - eine Verkehrslärmerhöhung um mindestens 3 dB(A) bewirken. Zum Vergleich sind jeweils die Prognoseverkehrsmengen heranzuziehen. Zu rechnen ist mit Belastungen bei den Gebäuden auf dem Grundstück Flnr. 155 von 65,9 dB(A) am Tage und 57,3 dB(A) in der Nacht (Büroraum, Regensburger Straße 47) und von 54,5 dB(A) am Tag und 45,5 dB(A) in der Nacht (Aufenthaltsraum / Sozialraum, Regensburger Straße 45). Da die künftigen Beurteilungspegel mindestens 3 dB (A) über den Beurteilungspegeln vor dem Ausbau liegen, sind die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der BImSchV anzuwenden. Die Grenzwerte liegen für die hier vorliegende Gebietskategorie (Gewerbegebiet) bei 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht. Lärmschutzmaßnahmen können deshalb nicht angeordnet werden. Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Immissionsschutz unter C 2.3.4 ff. verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgase und Staub wird auf die Ausführungen unter C 2.3.4.2. verwiesen.

Die Erschließung des Grundstückes Flnr. 154 wird nach Angaben des Vorhabenträgers im Zusammenhang mit dem Vorhaben der Abfahrtsrampe baulich nicht verändert. Insoweit erfolgen auch keine rechtlichen Regelungen durch diesen Beschluss. Über straßenverkehrsrechtliche Fragen ist außerdem grundsätzlich nicht in der Planfeststellung zu entscheiden. Die Darstellung der Markierung auf der B 8 in den Lageplänen (z. B. Linksabbiegepfeil) wird bei der Ausführungsplanung nach Angaben des Staatlichen Bauamtes korrigiert. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Markierung auf der Bundesstraße 8 hinsichtlich der zweiten Zufahrt in Abstimmung mit der Polizei und der unteren Verkehrsbehörde entsprechend den Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 18.11.1986 (Neubau einer Donaubrücke in Passau) zu gestalten.

Wegen der Zufahrtsituation zu den Grundstücken Flnrn. 154 und 155 führt der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme außerdem ein Gutachten zur Signalsteuerung an, das für die neue Einmündung der Abfahrtsrampe eine Qualitätsstufe A bzw. B aufzeigt. Erhebliche Beeinträchtigungen sind insoweit nicht zu erwarten.

2.4.2.2 **Einwendernummer 7001** (Schreiben vom 29.08.2012)

Die Bundesstraßen 8 und 12 sind verkehrswichtige Fernstraßenverbindungen im östlichen Bayern. Auf den Straßen muss im Bereich des Knotenpunktes im Prognosejahr 2030 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von über 33.000 Fahrzeugen (B 12 südlich der Rampe Ost) bzw. über 19.000 Fahrzeugen (B 8 östlich der neuen Abfahrtsrampe) bewältigt werden. Für die Verkehrsbeziehung B 12 (Gemeindeverbindungsstraße FJS-Brücke) / B 8 (Verbindungsrampe Ost) wird eine Verkehrsbelastung von 17.500 Fahrzeugen/Tag im Jahr 2030 prognostiziert. Eine Verbesserung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist also vernünftigerweise geboten. Im Wesentlichen wird dies erreicht indem nach dem Bau der Abfahrtsrampe auf den bestehenden Linksabbiegestreifen verzichtet wird und damit ein zweiter Fahrstreifen für den Geradeausverkehr zur Verfügung steht. Damit wird auch das Unfallrisiko verringert. Hierzu wird auch auf die vorstehenden Ausführungen und insbesondere auf C 2.2 verwiesen.

Zur Lösung der Verkehrsproblematik wurden verschiedene Varianten untersucht (C 2.3.2). Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten wird der Planlösung der Vorzug gegeben. Alternativen zu einer Abfahrtsrampe im südwestlichen Quadranten gibt es nicht. Die „Nullvariante“ und die „Ausbauvariante“ werden dem Planungsziel nicht gerecht und die „Varianten 1 bis 3“ sowie die „Hauptvariante der Vorplanung“ werden unter anderem aus technischen und wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen. Mit Ihnen würde auch kein besserer Immissionsschutz erreicht. Möglichkeiten einer schonenderen Gestaltung des Bauvorhabens, insbesondere hinsichtlich Immissionsschutz, werden nicht gesehen.

Die Verkehrslärmsituation stellt sich im Bereich des Grundstückes Flrn. 835/15 künftig wie folgt dar:

Nach §§ 41 bis 43 BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geht es nur um den Lärm, der von dem neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgeht. Der Knotenpunkt B 12 / B 8 wird durch eine Abfahrtsrampe ergänzt, d. h. es liegt ein sogenannter „Änderungsfall“ vor und es ist zu prüfen, ob eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vorliegt. Hierfür werden die Beurteilungspegel vor und nach dem Ausbau des Knotenpunktes nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 berechnet und verglichen. Messungen sind vom Gesetz nicht vorgesehen. Zum Vergleich sind jeweils die Prognoseverkehrsmengen heranzuziehen. Laut Unterlage 11 (Berechnungspunkt Nr. 3) ergeben sich nach dem Ausbau Beurteilungspegel von maximal 57 dB (A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht. Da diese Beurteilungspegel mindestens 3 dB (A) über den Beurteilungspegeln vor dem Ausbau liegen, ist die Änderung wesentlich und sind die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der BImSchV anzuwenden. Die Grenzwerte liegen für die hier vorhandene Gebietskategorie (Kern-, Dorf-, Mischgebiet) bei 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht und werden nicht überschritten. Lärmschutzmaßnahmen können deshalb nicht angeordnet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat die Verkehrslärmberechnung unter Mitwirkung des Immissionsschutzsachgebietes überprüft. Zu rechnen ist im Jahr 2030 nach einer Verkehrsuntersuchung der Firma Gevas humberg & partner auf der B 12 in verschiedenen Abschnitten zwischen 29.100 bis 34.400 Kfz/24h, auf der B 8 zwischen 16.500 bis 19.800 Kfz/24h und auf der Abfahrtsrampe mit 5.300 Kfz/24h. Diese Prognose und die Berechnung sind nachvollziehbar und müssen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht korrigiert werden.

Ein Summenpegel (Gesamtlärmbelastung) unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch andere Verkehrswege ist grundsätzlich nicht zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996 Az. 4C 9/95). Die Berücksichtigung eines Summenpegels (BVerwG vom 11.01.2001 Az. 4A13/99) erfolgte hier vorsorglich jedoch zusätzlich für die Abwägung. Der Vorhabenträger hat deshalb eine umfangreiche Gesamtlärmuntersuchung durchgeführt. Mit einbezogen in die Berechnung wurden der Verkehr auf weiteren

Teilen der Bundesstraßen 12 und 8, der Verkehr auf der neuen Abfahrtsrampe, auf Teilen der Westendstraße und auf der Bahnlinie Passau-Obertraubling.

Die Untersuchung zeigt, dass ohne Baumaßnahme am Berechnungspunkt 3 maximale Gesamtpegel von 70,1 dB(A) am Tag und von 70,9 dB(A) in der Nacht vorliegen werden. Die maximalen Gesamtpegel mit Baumaßnahme (ohne Lärmschutzmaßnahmen) liegen bei 70,3 dB(A) am Tag und 71,1 dB(A) in der Nacht. Der vorhandene Gesamtlärmpegel wird also mit der neuen Abfahrtsrampe an diesem Immissionspunkt um 0,2 dB(A) erhöht. Der maximale Unterschied (ohne Lärmschutzmaßnahmen) bei allen untersuchten Immissionspunkten (Berechnungspunkt 3) liegt für den Tagwert bei 0,5 dB(A), beim Nachtwert bei 0,4 dB(A), also in einem Bereich, den das Gehör des Menschen nicht wahrnimmt (Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt bei etwa 3 dB(A)). Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG gehört zwar grundsätzlich jede planbedingte Zunahme des Verkehrslärms zum Abwägungsmaterial. Dies gilt jedoch nicht bei Geringfügigkeit (BVerwG vom 24.05.2007 Az. 4 BN 16/07). Nach Angaben der Bahn AG wurden im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms die vier Ortsdurchfahrten der Stadt Passau nach den Vorgaben der Förderrichtlinien saniert. Der Vorhabenträger hat deshalb nur die Möglichkeit, in seinem Wirkungsbereich (Straße) einer Erhöhung des vorhandenen Lärmpegels durch die Baumaßnahme soweit wie möglich entgegenzuwirken. Hierzu hat er verschiedene Lärmschutzmaßnahmen untersucht:

- Variante 1: Verkleidung der neuen Brückenwiderlager, hochabsorbierend
- Variante 2: Verkleidung der neuen und der bestehenden Brückenwiderlager, hochabsorbierend (**Planlösung**)
- Variante 3: Verkleidung der neuen Brückenwiderlager (hochabsorbierend) und 2 m Lärmschutzwand auf der neuen Abfahrtsrampe (Bahnseite hochabsorbierend)
- Variante 4: Verkleidung der neuen Brückenwiderlager (hochabsorbierend) und 3 m Lärmschutzwand auf der neuen Abfahrtsrampe (Bahnseite hochabsorbierend)
- Variante 5: 2 m Lärmschutzwand an der Bundesstraße 12 und auf der neuen Abfahrtsrampe (Bahnseite hochabsorbierend)

Die schalltechnische Berechnung zeigt, dass sich die verschiedenen Varianten hinsichtlich Vermeidung von Verkehrsemissionen nur in geringem Maße voneinander unterscheiden. Sie zeigt auch, dass bei der Planlösung (Variante 2, hochabsorbierende Verkleidung der neuen und der bestehenden Brückenwiderlager) eine Erhöhung der Verkehrsemissionen gegenüber der bestehenden Situation weitgehend (und besser als bei Variante 1) vermieden werden kann. Im Ergebnis ist der Unterschied zum Bestand beim Tagwert maximal 0,2 dB (A) und beim Nachtwert einmal 0,1 dB(A) (ohne Lärmschutzmaßnahmen 0,5 dB(A) und 0,4 dB(A)). Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand nur auf der Abfahrtsrampe wäre zwar wirtschaftlich günstiger herzustellen, ist aber ungünstiger hinsichtlich Immissionsschutz als die Maßnahmen bei der Planlösung. Ebenso ist die Variante 5 mit Lärmschutzwänden auf der Abfahrtsrampe und der Bundesstraße 12 ungünstiger als die Maßnahmen der Planlösung zu beurteilen.

Mit den Varianten 3 und 4, die neben einer hochabsorbierenden Verkleidung der neuen Widerlager eine Lärmschutzwand auf der Rampe vorsehen, wird keine wesentliche Verbesserung gegenüber der Plantrasse erreicht, weil die maßgeblichen Emissionen von der Bahn verursacht werden.

Ergänzend wurde sogar die Kombination von hochabsorbierender Verkleidung der neuen und der bestehenden Brückenwiderlager sowie Lärmschutzwänden auf der Abfahrtsrampe und der Bundesstraße 12 untersucht. Selbst hier ist eine Überschreitung beim Tagwert um 0,1 dB(A) festzustellen.

Das BVerwG setzt in seiner Rechtsprechung zur Unzumutbarkeit bei Wohngebieten Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht an und in anderen Gebieten,

die u.a. auch dem Wohnen dienen, solche von 70 bis 75 dB(A) tags (BVerwG vom 16.03.2003 Az. 4A 1075/04). Voraussetzung ist stets, dass Kausalität zwischen dem Vorhaben und der Lärmerhöhung besteht (BVerwG vom 15.01.2008 Az. 9B 7/07). Die Planfeststellungsbehörde kommt insoweit zum Schluss, dem beantragten Konzept des Vorhabenträgers zu folgen. Andere Lösungen oder ein Verzicht auf das Vorhaben wären unverhältnismäßig.

2.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Neubau einer Abfahrtsrampe zwischen der B 12 und B 8 auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Abwägungsdirektiven sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig und zumutbar.

Die vorstellbaren Varianten werden ungünstiger beurteilt.

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

3. 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 Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

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

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vom dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird.

Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechtigte Person oder Organisation sein.

Landshut, 16.04.2014
Regierung von Niederbayern

gez.

Siegel

Dr. Helmut Graf
Regierungsvizepräsident

Hinweis zur Auslegung des Plans

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