

Aktenzeichen: 32-4354.21-28/B12

## **Regierung von Niederbayern**



## **Planfeststellungsbeschluss**

### **B 12 Passau - Freyung (Prag); Dreistreifiger Ausbau der B 12 bei Salzweg**

**Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+830  
Abschnitt 1980, Station 0,130 bis Station 1,960**

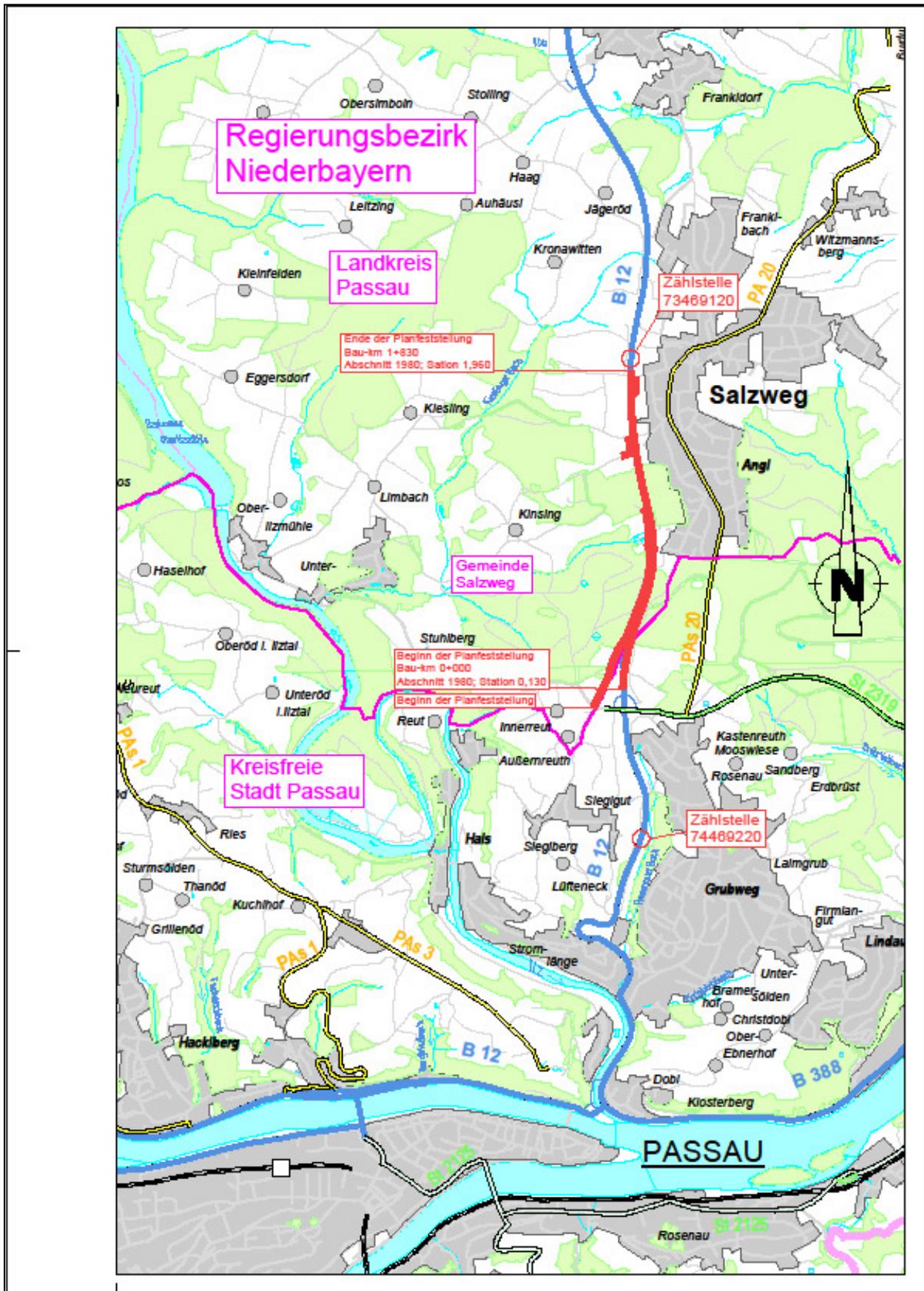
**anonyme Fassung**

**Landshut, 12.11.2014**

## Inhaltsverzeichnis

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Deckblatt</b>   | <b>1</b>  |
| <b>Inhaltsverzeichnis</b>  | <b>2</b>  |
| <b>Skizze des Vorhabens</b>  | <b>4</b>  |
| <b>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</b>   | <b>5</b>  |
| <b>A Tenor</b>   | <b>7</b>  |
| <b>1. Feststellung des Plans</b>   | <b>7</b>  |
| <b>2. Festgestellte Planunterlagen</b>   | <b>7</b>  |
| <b>3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</b>  | <b>9</b>  |
| 3.1 Unterrichtungspflichten  | 9         |
| 3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung  | 10        |
| 3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)  | 10        |
| 3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz, Artenschutz   | 10        |
| 3.5 Verkehrslärmschutz   | 12        |
| 3.6 Landwirtschaft   | 12        |
| 3.7 Sonstige Nebenbestimmungen   | 13        |
| <b>4. Wasserrechtliche Erlaubnisse</b>   | <b>14</b> |
| 4.1 Gegenstand / Zweck   | 14        |
| 4.2 Plan   | 14        |
| 4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen   | 14        |
| <b>5. Straßenrechtliche Verfügungen</b>  | <b>16</b> |
| <b>6. Entscheidungen über Einwendungen</b>   | <b>16</b> |
| 6.1 Anordnungen / Zusagen / Vereinbarungen   | 16        |
| 6.2 Zurückweisungen  | 17        |
| <b>7. Kostenentscheidung</b>   | <b>17</b> |
| <b>B Sachverhalt</b>   | <b>18</b> |
| <b>1. Beschreibung des Vorhabens</b>   | <b>18</b> |
| <b>2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</b>   | <b>18</b> |
| <b>C Entscheidungsgründe</b>   | <b>21</b> |
| <b>1. Verfahrensrechtliche Bewertung</b>   | <b>21</b> |
| 1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen) | 21        |
| 1.2 Umweltverträglichkeitsprüfung  | 21        |
| 2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)   | 22        |
| 2.2 Abschnittsbildung  | 22        |
| 2.3 Planrechtfertigung, Planungsziel   | 22        |
| 2.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung   | 23        |
| 2.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung   | 23        |
| 2.4.2 Planungsvarianten  | 24        |
| 2.4.2.1 Beschreibung und Vergleich   | 24        |

|  |           |
|--|-----------|
| 2.4.2.2 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes | 25        |
| 2.4.3 Ausbaustandard   | 25        |
| 2.4.4 Immissionsschutz / Bodenschutz                               | 26        |
| 2.4.4.1 Verkehrslärmschutz   | 26        |
| 2.4.4.2 Schadstoffbelastung  | 31        |
| 2.4.4.3 Bodenschutz  | 31        |
| 2.4.5.1 Schutzgebiete / geschützte Flächen                         | 32        |
| 2.4.5.2 Artenschutz  | 33        |
| 2.4.5.3 Eingriffsregelung  | 42        |
| 2.4.5.4 Berücksichtigung der Naturschutzbelange                    | 47        |
| 2.4.6 Gewässerschutz   | 48        |
| 2.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung         | 48        |
| 2.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse               | 48        |
| 2.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang                       | 48        |
| 2.4.8 Gemeindliche Belange   | 49        |
| 2.4.9 Sonstige öffentliche Belange                                 | 51        |
| 2.4.9.1 Ver- /Entsorgungsunternehmen                               | 51        |
| 2.4.9.2 Fischereiliche Belange                                     | 51        |
| 2.4.9.3 Denkmalschutz  | 51        |
| 2.4.9.4 Jagdliche Belange  | 52        |
| 2.4.9.5 Buslinien  | 52        |
| 2.4.9.6 Wald   | 52        |
| <b>2.5 Private Einwendungen</b>                                    | <b>53</b> |
| 2.5.1 Allgemeine Bemerkungen zu grundsätzlichen Punkten:           | 53        |
| 2.5.2 Einzelne Einwender   | 56        |
| <b>2.6 Gesamtergebnis</b>  | <b>64</b> |
| <b>2.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen</b>           | <b>64</b> |
| <b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>                                      | <b>65</b> |
| <b>Hinweis zur Auslegung des Plans</b>                             | <b>66</b> |



## 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 vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997          |
| V-RL    | Vogelschutz-Richtlinie  |
| VwGO    | Verwaltungsgerichtsordnung  |
| WHG     | Wasserhaushaltsgesetz   |
| Zeitler | Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz  |

Aktenzeichen: 32-4354.21-28/B12

**Vollzug des FStrG;**

**B 12 Passau - Freyung (Prag);**

**Planfeststellung für den dreistreifigen Ausbau der B 12 bei Salzweg von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+830, Abschnitt 1980, Station 0,130 bis Station 1,960 im Gebiet der Gemeinde Salzweg (Landkreis Passau) und der Stadt Passau**

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Tenor**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den dreistreifigen Ausbau der B 12 bei Salzweg mit den aus Ziffern A 3 und A 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

**2. Festgestellte Planunterlagen**

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

| <b>Unterlage Nr.</b> | <b>Bezeichnung (Inhalt)</b>  | <b>Maßstab</b> |
|----------------------|--|----------------|
| 1                    | Erläuterungsbericht vom 10.12.2010, mit Roteintragungen                | -              |
| 2                    | Übersichtskarte vom 10.12.2010, nachrichtlich                          | 1 : 25.000     |
| 3 Blatt 1            | Übersichtslageplan vom 10.12.2010, Deckblatt vom 20.02.2012            | 1 : 5.000      |
| 3 Blatt 2            | Luftbildplan vom 10.12.2010, mit Roteintragungen                       | 1 : 2.500      |
| 6 Blatt 1            | Regelquerschnitt B 12 vom 10.12.2010, mit Roteintragungen              | 1 : 50         |
| 6 Blatt 2            | Regelquerschnitte Erschließungsstraßen vom 10.12.2012                  | 1 : 50         |
| 7.1 Blatt 1          | Lageplan vom 10.12.2010, Deckblatt vom 20.02.2012                      | 1 : 1.000      |
| 7.1 Blatt 2          | Lageplan vom 10.12.2010, Deckblatt vom 20.02.2012, mit Roteintragungen | 1 : 1.000      |
| 7.2                  | Bauwerksverzeichnis vom 10.12.2010 mit Deckblät-                       | -              |

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt)   | Maßstab       |
|---------------|--|---------------|
|               | tern vom 20.02.2012, mit Roteintragungen   |               |
| 8 Blatt 1     | Höhenplan B 12 vom 10.12.2010  | 1 : 2.500/250 |
| 8 Blatt 2     | Höhenplan Erschließungsstraße Kläranlage vom 10.12.2010  | 1 : 2.500/250 |
| 11            | Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen, Deckblatt vom 23.09.2014                                    | -             |
| 11.2          | Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen vom 10.12.2010, mit Roteintragungen                       | 1 : 2.500     |
| 12.1          | Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht, mit Roteintragungen, Deckblatt vom 23.07.2014 | -             |
| 12.2          | Bestands- und Konfliktplan vom 10.12.2010 mit Roteintragungen  | 1 : 5.000     |
| 12.3 Blatt 1  | Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Deckblatt vom 23.07.2014                                | 1 : 1.000     |
| 12.3 Blatt 2  | Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 10.12.2010   | 1 : 1.000     |
| 12.3 Blatt 3  | Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Deckblatt vom 23.07.2014                                | 1 : 1.000     |
| 12.3 Blatt 4  | Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Deckblatt vom 23.07.2014                                | 1 : 1.000     |
| 12.3 Blatt 5  | Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 10.12.2010   | 1 : 1000      |
| 12.4          | Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, Deckblatt vom 23.07.2014  | -             |
| 13.1          | Ergebnisse wassertechnischen Untersuchungen, Erläuterung vom 10.12.2010                                  | -             |
| 13.2 Blatt 1  | Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen vom 10.12.2010, mit Roteintragungen                                  | 1 : 2.500     |
| 14.1 Blatt 1  | Grunderwerbsplan Teil 1 vom 10.12.2010, Deckblatt vom 20.02.2012   | 1 : 1.000     |
| 14.1 Blatt 2  | Grunderwerbsplan Teil 2 vom 10.12.2010, Deckblatt vom 20.02.2012   | 1 : 1.000     |
| 14.2          | Grunderwerbsverzeichnis, Deckblätter vom 20.02.2012, mit Roteintragungen                                 | -             |

### **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 Technik GmbH, soweit möglich drei Monate vorher, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen 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 Der E.ON Netz GmbH, weil die 110 KV Leitung Passau – Haitzendorf (Nr. B 39) betroffen sein kann (BWV Nr. 409). Vor Bauausführung ist deshalb ein Kreuzungsheft mit numerischem Abstandsnachweis durch eine qualifizierte Firma zu erstellen. Sollte sich herausstellen, dass ein Leitungsumbau erforderlich ist, ist eine Vorlaufzeit von sechs Monaten erforderlich. Die Sicherheitsbestimmungen (Sicherheitsmerkblatt und Merkblatt für Baufachleute) der E.ON Netz GmbH sind zu beachten.

Der Bayernwerk AG, soweit möglich mindestens sechs Monate vor Beginn der Bauarbeiten, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden o. g. Netzzentrum 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 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 Gemeinde Salzweg, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Kanalleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.4 Den Stadtwerken Passau, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen, der Stromleitung und ggf. der Gasleitung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.5 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, damit ggf. ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

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

- 3.1.6 Der Firma Electrovac, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Kanalisationsleitung (BWV Nr. 410) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und 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 Erdarbeiten sind Böschungen je nach Baufortschritt unverzüglich durch geeignete Maßnahmen (z.B. Bepflanzung) gegen Erosion zu sichern.

Die Richtlinien RABS sind zu berücksichtigen.

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

Das während der Bauarbeiten anfallende Aushubmaterial sowie Baumaterialien dürfen nicht so behandelt oder gelagert werden, dass eine nachteilige Beeinträchtigung der Gewässer zu besorgen ist.

Betonschlempe darf nicht in Gewässer gelangen.

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

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

3.4.2 Die Rodung von Gehölzen und Eingriffe in Hecken usw. dürfen nur außerhalb des Zeitraums 1. März bis 30. September unter Berücksichtigung der Vorgaben des LBP und dieses Beschlusses erfolgen.

3.4.3 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12 bis 12.4) aufgeführten LBP-Maßnahmen sind nach Maßgabe der Maßnahmenblätter und der Beschreibungen im LBP, der saP sowie der ergänzenden Vorgaben dieses Beschlusses umzusetzen.

3.4.3.1 Ausgleichsmaßnahme A 3

Zur Durchführung einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme für Schling- und Äskulapnatter sind bestehende Straßenböschungen bei Bau-km 1+290 bis Bau-km 1+350 mit einer Fläche von 370 m<sup>2</sup> als Ausgleichsfläche A 3 herzustellen.

3.4.3.2 Zusätzliche vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen

#### **Schlingnatter und Äskulapnatter (CEF 1)**

Bei Bau-km 1+290 bis Bau-km 1+350 sind auf der von der Baumaßnahme unbeeinträchtigten bestehenden Straßenböschung (Ausgleichsmaßnahme A 3) mager Sukzessionsflächen herzustellen (Rodung von ca. 230 m<sup>2</sup> Gehölzbestand, teilweise Abschiebung des Oberbodens).

In die Böschung sind in Westexposition aus Steinen, Totholz und Wurzelstöcken sechs riegelförmige Strukturen mit einer Länge zwischen drei bis sieben Metern bei einer Breite von ca. 1,5 m und einer Tiefe von ca. 80 cm (Gesamtfläche ca. 60 m<sup>2</sup>) einzubauen. An/auf die Riegel sind punktuell Reisighaufen anzulegen.

Die CEF-Maßnahme ist in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde mindestens ein Jahr vor Baubeginn herzustellen und gemeinsam mit der Unteren Naturschutzbehörde eine Funktionskontrolle durchzuführen.

### **Schwarzblauer und Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling (CEF 2 und 3)**

Auf der Ausgleichsfläche A 2 sind sowohl Samen (autochthones Material) als auch 100 vorgezogene Jungpflanzen des Großen Wiesenknopfes einzubringen (CEF 2).

Zusätzlich sind durch einen großzügigen Abtrag der Vegetationsschicht zwischen Mai und September die Wiesenknopfbestände (ca. 50 Pflanzen) sowie die evtl. vorhandenen Ameisennester aus den vom Eingriff betroffenen Böschungsfleichen blockweise mit Wurzelstock und Erde auf geeignete ausgekofferte Flächen der neu geschaffenen extensiven Wiesenrandstreifen und Saumstrukturen mindestens eine Vegetationsperiode vor Baubeginn umzusetzen (CEF 3).

Die erste Mahd ist spätestens bis 15. Juni durchzuführen, die zweite Mahd frühestens ab 15. September bzw. eine einmalige Mahd ab 15. September.

Die CEF-Maßnahmen sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde mindestens eine Vegetationsperiode vor Baubeginn herzustellen und gemeinsam mit der Unteren Naturschutzbehörde eine Funktionskontrolle durchzuführen.

#### **3.4.3.3 Zusätzliche Schutzmaßnahme für die Wiesenknopf-Ameisenbläulinge**

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind die offenen Bereiche der neuen Böschungen gegenüber der Kläranlage (Bau-km 0+680 bis Bau-km 1+050, ca. 1.970 m<sup>2</sup> sowie unterhalb der ersten Brücke im Saumbereich zwischen Gehölzpflanzung und der verlegten Zufahrtsstraße Richtung Kinsing (Bau-km 1+380 bis Bau-km 1+490, ca. 470 m<sup>2</sup>) durch Mähgutübertragung von wiesenknopfreichen Beständen und Pflanzung von 100 Jungpflanzen Großer Wiesenknopf für die Wiesenknopf-Ameisenbläulinge zu optimieren.

Im zweiten Jahr nach Fertigstellung der Baumaßnahme ist mit der Unteren Naturschutzbehörde eine Erfolgskontrolle durchzuführen. Sollten nicht genügend Jungpflanzen aufgehen, hat eine gezielte Nachsaat mit autochthonem Samenmaterial zu erfolgen.

#### **3.4.3.4 Die aus dem Baufeld abgefangenen Reptilien sind nach vorheriger Rücksprache mit der unteren Naturschutzbehörde auf die Fläche A 2 oder A 3 zu verbringen.**

#### **3.4.4 Der Vorhabenträger hat eine ökologische Baubegleitung zu bestellen und der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Passau rechtzeitig (vor Durchführung der CEF-Maßnahmen) zu benennen.**

#### **3.4.5 Die Kompensationsflächen sind hinsichtlich ihres Zweckes dauerhaft rechtlich zu sichern. Entsprechende Nachweise sind der Unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.**

#### **3.4.6 Soweit die Unterlage 12 und dieser Beschluss keinen früheren Zeitpunkt festlegen, sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen spätestens ein Jahr nach Bauende umzusetzen. Die Fertigstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen. Zur Kontrolle der fachgerechten Ausführung ist in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde eine gemeinsame Ortsbegehung durchzuführen und das Ergebnis in einem schriftlichen Protokoll festzuhalten (Herstellungskontrolle). Eine Kopie des Protokolls mit Lageplan und möglichst Fotodokumentation ist der Höheren Naturschutzbehörde zu übersenden.**

#### **3.4.7 Die LBP-Maßnahmen A 1, A 2 und A 3 sowie G 1 und G 2 (Schaffung von Magerstandorten auf Böschungen und Straßenbegleitflächen) sind für die Dauer der Eingriffswirkung zu pflegen und zu unterhalten.**

Für die Maßnahme G 2 ist auf den Straßenbegleitflächen eine zweischürige Mahd durchzuführen: erster Schnitt bis Ende Mai, zweiter Schnitt bis Mitte September. Das Mähgut ist immer abzutransportieren (keine Mulchmahd).

Für die Maßnahme M 2 (Pflanzung von Großbäumen als Überflughilfe für die Fledermäuse) sind entsprechende Pflege- und Funktionskontrollen durchzuführen, bis die dauerhafte Erfüllung des Zwecks der Maßnahme sichergestellt ist.

3.4.8 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, 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.

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

3.4.10 Bei den Pflanzmaßnahmen ist entsprechend dem Merkblatt „Autochthone Gehölze - Verwendung bei Pflanzmaßnahmen“, soweit sachlich geboten (Ausgleichsflächen) und im Einzelfall verfügbar, autochthones Pflanzgut zu verwenden. Für Ansaaten sollte, soweit nicht in Unterlage 12 bereits festgelegt, Saatgut autochthoner Herkunft verwendet werden.

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

### **3.5 Verkehrslärmschutz**

Der Vorhabenträger hat zugesagt, für die Straßenoberfläche einen lärmindernden Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{StrO}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

Weitere Entscheidungen hinsichtlich der rechtlichen Beurteilung nach der 16. BImSchV werden für den Fall, dass im planfestgestellten Bereich ein durchgehender dritter Fahrstreifen während des Prognosezeitraumes (2030) entsteht, vorbehalten.

### **3.6 Landwirtschaft**

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

gen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

- 3.6.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.6.5 Der Ausbau und die Lagerung von Oberboden müssen getrennt nach Ober- und Unterboden sowie bei genügend abgetrocknetem Zustand erfolgen. Die DIN 19731 ist zu beachten. Vor einer landwirtschaftlichen Wiedernutzung sind diese Flächen durch Lockerungsmaßnahmen ordnungsgemäß herzurichten und zu stabilisieren. Die Zwischenlager dürfen nicht verdichtet werden und die maximale Mietenhöhe sollte nicht breiter als 3 m und nicht höher als 2 m sein. Bei einer Zwischenlagerung soll die Miete mit Gründüngung angesät werden. Ggf. sind Maßnahmen zur Verhinderung von Samenflug durch aufkommende Unkräuter zu treffen. Die Wiederaufbringung sollte bei trockener Witterung möglichst mit Kettenfahrzeugen und bei möglichst wenigen Arbeitsgängen erfolgen.

### **3.7 Sonstige Nebenbestimmungen**

#### **3.7.1 Denkmalschutz**

Sofern Bodendenkmäler im Maßnahmenbereich festgestellt werden, gilt Folgendes: Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

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

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen gegebenenfalls in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem 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 Fischereiliche Belange**

Die Einleitung von Quellwasser und Drainagewasser in Regenrückhaltebecken ist zu vermeiden.

Der Bereich der Einleitungsbauwerke von Oberflächenwassereinleitungen in Gewässer ist naturnah und fischfreundlich zu gestalten. Wenn aus wasserwirtschaftlicher Sicht eine Sohl- und/oder Ufersicherung erforderlich wird, sind hierfür

große Steine zu verwenden. Die Steine sind unterhalb der Mittelwasserlinie so anzuordnen, dass möglichst große Hohlräume und Vorsprünge entstehen.

Im Bereich der Einleitungsstellen sind möglichst nahe an der Mittelwasserlinie - soweit möglich - mindestens zwei Eschen oder Erlen zu pflanzen.

### 3.7.3 Wald

Die für die Durchführung des Vorhabens notwendige Rodung wird gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen.

Die vorgesehenen Waldrandunterpflanzungen (BWV Nr. 501) sind mit den Grundstückseigentümern und mit dem zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten abzustimmen. Sie sind so frühzeitig wie möglich durchzuführen.

## 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

### 4.1 **Gegenstand / Zweck**

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Bundesstraße 12 von Abschnitt 1980, Station 0,130 bis Station 1,960 und des Geländewassers in die nachfolgend aufgeführten Gewässer und das Grundwasser erteilt:

- bei Bau-km 0+880, Flnr. 583/5, über Flächenversickerung (Einleitungsstelle E3)
- bei Bau-km 0+230, Flnr. 1622, über Flächenversickerung (Einleitungsstelle E5)
- bei Bau-km 0+420, Flnr. 1622, über Flächenversickerung (Einleitungsstelle E6)
- bei Bau-km 0+920, Flnr. 583/3, über ein Regenrückhaltebecken in den Kieslinger Bach (Einleitungsstelle E8)

Mit der Baumaßnahme werden die bestehenden Einleitungsverhältnisse nicht wesentlich verändert. Die bereits bestehenden Einleitungsstellen E1 und E2 bei Bau-km 0+000, Flnr. 394/2, über eine bewachsene Bodenzone, E4 bei Bau-km 0+000 der GVS BWV Nr. 101, Flnr. 1622/4, über eine bewachsene Bodenzone und E 7 bei Bau-km 1+480, Flnr. 521, über eine bewachsene Bodenzone können daher weitergenutzt werden. Nach Einschätzung des WWA Deggendorf ist mit nachteiligen Veränderungen der Wiesengräben sowie der bestehenden Gewässergütesituation des Kieslinger Baches nicht zu rechnen.

### 4.2 **Plan**

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

### 4.3 **Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

#### 4.3.1 **Rechtsvorschriften**

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

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

#### 4.3.2 Einleitungsmengen

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

| Einleitungsstelle | Baukilometer                  | Einleitungsmenge l/s |
|-------------------|-------------------------------|----------------------|
| E 1               | 0+000                         | 42                   |
| E 2               | 0+000                         | 13                   |
| E 3               | 0+880                         | 3                    |
| E 4               | Bau-km 0+000, GVS BWV Nr. 101 | 12                   |
| E 5               | 0+230                         | 10                   |
| E 6               | 0+420                         | 13                   |
| E 7               | 1+480                         | 14                   |
| E 8               | 0+920                         | 15                   |

#### 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 Einleitungsstellen in den Vorfluter sind im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf zu sichern und zu unterhalten. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

Niederschlagswasser ist von jeder vermeidbaren Verschmutzung frei zu halten. In die Entwässerungseinrichtungen darf nur Oberflächen- bzw. Niederschlagswasser eingeleitet werden.

#### 4.3.4 Anzeigepflichten

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweisen 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.

#### 4.3.5 Regenrückhaltebecken, Sonstiges

Dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf sind die maßgeblichen planfestgestellten Pläne zu übermitteln.

Soweit offene Gräben zur Ableitung von Oberflächenwasser vorgesehen sind, ist bei der Herstellung auf eine naturnahe Ausbauweise unter Berücksichtigung der Gefälleverhältnisse Wert zu legen.

Die Vorfluter sind im Bereich der Einleitungen naturnah in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf auszubilden.

Die Detailplanung der Versickerungsflächen, des Regenrückhalte- und Absetzbeckens sowie der Ableitung der Niederschlagswässer über belebte Bodenzonen ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf vor Baubeginn abzustimmen. Im Rahmen der Abstimmung ist auch der hydraulische Nachweis des Drosselabflusses sowie der Notentlastung vorzulegen.

Die Regenrückhalte- und Absetzbecken müssen durch einen Absperrschieber unterbrochen werden können. Der Schieber und das Drosselorgan sind gegen unbefugte Bedienung zu sichern.

Im Regenrückhaltebecken muss ein Aufstauraum (Ölauffangraum) von mindestens 30 m<sup>3</sup> durch eine Tauchwand abgetrennt sein.

Nach Abschluss der Bauarbeiten sind dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf Entwässerungsbestandspläne incl. Beckenpläne zu übermitteln.

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

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

## **6. Entscheidungen über Einwendungen**

### **6.1 Anordnungen / Zusagen / Vereinbarungen**

6.1.1 Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme vom 21.12.2011 zugesagt, bei der Situierung der Ausgleichsmaßnahme A 2 darauf zu achten, dass eine „Verknüpfung“ zu den Vermeidungsmaßnahmen M 8 und M 9 entsteht. Eine Abgrenzung zu konventioneller Nutzung ist insoweit vorgesehen, dass eine möglichst kompakte Fläche erworben wird.

6.1.2 Der Vorhabenträger hat zugesagt, die im Planfeststellungsbeschluss vom 26.06.1978 festgelegten Abmessungen des Erdwalls im Bereich Angl, der sich

zum Teil abgesenkt hat, im Zuge der Baumaßnahme in Form einer aufgesetzten Wand wiederherzustellen.

6.1.3 Im Bereich des Grundstückes Flnr. 565, Gemarkung Salzweg, (**Einwender Nr. 7009**) ist der Einschnitt in der Regelneigung 1 : 1,5 herzustellen, soweit nicht aufgrund baubegleitender Baugrunduntersuchungen flachere Böschungsneigungen notwendig werden.

6.1.4 In baubegleitenden Baugrunduntersuchungen ist zu prüfen, ob die Einschnittsböschungen ab ca. Bau-km 1+300 bis zum Bauende steiler als mit einer Neigung von 1 : 2 hergestellt werden können (**Einwender Nr. 7008** und andere Grundstücksbetroffene).

## 6.2 **Zurückweisungen**

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

## 7. **Kostenentscheidung**

Der 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 12 führt von der Landeshauptstadt München zuerst in östliche Richtung nach Simbach a. Inn, verläuft anschließend nach Nordosten entlang der deutsch-österreichischen Grenze bis Passau und durchquert den Unteren Bayerischen Wald vorbei an Freyung bis zur Grenze zur Tschechischen Republik bei Philippsreut. Sie ist eine der wichtigsten Fernstraßenverbindungen zwischen dem östlichen Raum Bayerns und der Tschechischen Republik. Das Straßenbauvorhaben liegt nördlich von Passau bei Salzweg.

Die Bundesstraße 12 weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Nach der Verkehrszählung 2005 11.856 Fahrzeuge pro Tag, davon 718 Schwerverkehrsfahrzeuge, und 11.846 Kfz/24h, davon 653 Kfz/24h Schwerverkehrsfahrzeuge nach der Verkehrszählung 2010. Durch die Anlegung eines dritten Fahrstreifens auf eine Länge von etwa 1.800 m wird der langsame vom schnelleren Verkehr getrennt und der „Überholdruck“ auf der Bundesstraße entschärft. Als Querschnitt wird ein sogenannter RQ 11,5+ mit Überholstreifen mit einer bituminös befestigten Breite von 12,0 m eingesetzt.

Da bestehende Einmündungen / Zufahrten im Zuge der Maßnahme geschlossen werden, muss das nachgeordnete Wegenetz angepasst werden. Deshalb wird westlich der Bundesstraße 12 in etwa parallel verlaufend eine bituminös befestigte 3,5 m breite Gemeindeverbindungsstraße bis zur Erschließung der Kläranlage hergestellt. Weiterführend ist ein 3 m breiter öffentlicher Feld- und Waldweg bis zum Weg Flnr. 565/2, Gemarkung Salzweg, vorgesehen.

Die mit dem Ausbau verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch landschaftspflegerische Maßnahmen ausgeglichen. Außerdem sind Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen vorgesehen. Die Oberflächenentwässerung wird den neuen Verhältnissen angepasst.

### **2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 15.12.2010 beantragte das Staatliche Bauamt Passau, für den dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 12 bei Salzweg auf eine Länge von etwa 1.800m das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 25.02.2011 bis 25.03.2011 bei der Stadt Passau und vom 05.03.2011 bis 08.04.2011 bei der Gemeinde Salzweg nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Passau bis spätestens 11.04.2011, bei der Gemeinde Salzweg bis spätestens 26.04.2011 oder der Regierung von Niederbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Passau
- Gemeinde Salzweg
- Landratsamt Passau
- Bezirk Niederbayern, Hauptverwaltung und Fachberatung für Fischerei
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf

- Amt für ländliche Entwicklung Niederbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Deggendorf
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut, Abteilung Forsten
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege München
- Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Niederbayern
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Vermessungsamt Vilshofen a. d. Donau
- Regionaler Planungsverband Donau-Wald
- Bayerischer Bauernverband
- Bayernwerk AG
- E.ON Netz GmbH
- Deutsche Telekom AG
- Stadtwerke Passau
- Regionalbus Ostbayern GmbH
- Jagdgenossenschaft Salzweg
- Fa. Elektrovac
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Landesverband der dt. Gebirgs- und Wandervereine
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

Aufgrund ergänzender Untersuchungen und Einwendungen im Anhörungsverfahren hat der Vorhabenträger Planänderungen vom 20.02.2012 in das Verfahren eingebracht. Sie beinhalten im Wesentlichen:

- Die GVS (BWV Nr. 101) westlich vom Knoten Kastenreuth zur Kläranlage verlaufend wird am Bauanfang nach Westen verschoben. Sichtdreiecke werden hergestellt.
- Der öffentliche Feld- und Waldweg (BWV Nr. 113) am Bauende östlich der Bundesstraße 12 entfällt. Der bestehende öffentliche Feld- und Waldweg wird eingezogen.

Die Planänderungen wurden ergänzend öffentlich ausgelegt und zwar in der Zeit vom 24.04.2012 bis 25.05.2012 bei der Gemeinde Salzweg und vom 04.05.2012 bis 04.06.2012 bei der Stadt Passau, jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderungen bei der Gemeinde Salzweg bis spätestens 08.06.2012 und

bei der Stadt Passau bis spätestens 18.06.2012 oder der Regierung von Niederbayern schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können.

Die Regierung gab außerdem dem Landratsamt Passau, den Stadtwerken Passau und der Deutschen Telekom GmbH Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Planänderungen. Den Grundbetroffenen wurden die Planänderungen - mit der Möglichkeit Einwendungen zu erheben - mitgeteilt.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 03.06.2014 im Sitzungssaal der Gemeinde Salzweg, Passauer Straße 42, 94121 Salzweg 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 plangegegenständliche 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 Abschnittsbildung**

Der Ausbau der Bundesstraße 12 ist in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt. Ziel des Ausbaus der B 12 ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. An die B 12 werden daher abschnittsweise Überholstreifen angebaut, um den Verkehrsfluss zu erhöhen und das Unfallrisiko zu senken. Ziel des Ausbaus ist nicht die Herstellung eines durchgängig befahrbaren dritten Fahrstreifens. Die Überholstreifen werden an den Unfallhäufungspunkten angebaut. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrsfahrstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Je höher der Anteil derartiger Überholmöglichkeiten, desto förderlicher ist dies für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf.

Diese Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572).

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt hierdurch nicht ein, da ein einheitliches Konzept zu Grunde liegt und übergreifende Bindungen nicht eintreten. Zwangswirkungen auf andere Abschnitte der Bundesstraße 12 löst die Baumaßnahme nicht aus. Für den Fall, dass im planfestgestellten Bereich ein durchgehender Fahrstreifen während des Prognosezeitraumes (2030) entstehen sollte, wurden unter A 3.5 weitere Entscheidungen vorbehalten.

### **2.3 Planrechtfertigung, Planungsziel**

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

Die Bundesstraße 12 ist eine verkehrswichtige Fernstraßenverbindung im östlichen Raum Bayerns und zur Tschechischen Republik. Sie genügt im Bereich der Planfeststellung den Anforderungen dieser Funktion nicht mehr, weil wegen der hohen Verkehrsbelastung (11.846 Fahrzeuge/Tag, davon 653 Fahrzeuge/Tag Schwerverkehr, Zählung im Jahr 2010) trotz gestreckter Linienführung kaum Überholmöglichkeiten bestehen und nur eine erheblich verminderte Reisegeschwindigkeit möglich ist. Der dadurch entstehende „Überholdruck“ führt für die Verkehrsteilnehmer zu einem deutlich höheren Unfallrisiko. Für das Jahr 2030 werden rund 13.000 Fahrzeuge/Tag erwartet. Der Ausbau bei Salzweg ist insoweit vernünftigerweise geboten. Er ist Bestandteil eines Konzeptes zur Verbesserung der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße 12 nördlich von Passau.

Laut Unfallstatistik, die in 3-Jahres-Zeiträumen erhoben wird, liegt in den Betrachtungszeiträumen 1997 bis 1999 und 2000 bis 2002 jeweils eine sogenannte Unfallhäufungsstrecke vor. Im Bereich Salzweg handelte es sich unter anderem um Abbiege-, Einbiege- und Kreuzenunfälle sowie um Unfälle aufgrund von Überholmanövern. Auch in den Folgejahren ereigneten sich viele Unfälle, auch mit schwerem Personenschaden. Die beteiligten Fachstellen sehen im dreistreifigen Ausbau der Bundesstraße 12 die geeignete Methode zur Unfallbekämpfung. Auf höhengleiche Einmündungen zur Bundesstraße und Kreuzungen ist aus Verkehrssicherheitsgründen soweit wie möglich zu verzichten. Andere Möglichkeiten, wie zum Beispiel Verbesserung der Sicht, sind weitgehend ausgeschöpft.

Der Ausbau der Bundesstraße 12 ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 des festgestellten Planordners). 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.

Ein Verzicht auf das Vorhaben, wie vom **Bund Naturschutz in Bayern e.V.** im Schreiben vom 03.04.2011 gefordert, ist aus oben genannten Gründen nicht vertretbar. Die sogenannte Nullvariante wird ausgeschlossen, weil mit ihr die unzureichenden Verhältnisse nicht beseitigt würden. Beim Verzicht auf den Ausbau würde das Planungsziel der Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit nicht erreicht werden. Der Vorschlag, die Unfallsituation nur mit streckenweisen Überholverböten zu lösen, ist insoweit nicht zielführend. Auf die vorstehenden Ausführungen wird verwiesen. Der Schwerverkehrsanteil der Straßenverkehrszählung 2010 ist im betrachteten Zählabschnitt -wie im Einwendungsschriftsatz dargestellt- zwar rückläufig gegenüber der Verkehrszählung 2005. Dennoch ist bei der Ermittlung des Prognoseverkehrs, gerade bei der Entwicklungsachse B 12, von einer Zunahme des Schwerverkehrs auszugehen. Möglichkeiten einer anderen Gestaltung der Straße werden unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht gesehen (C 2.4.2). Der Zusatzfahrstreifen in Richtung Passau ist unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Ausbaus der Bundesstraße 12 zutreffend gewählt und dem Gebot des sparsamen Umganges mit Grund und Boden ist der Vorhabenträger, gerade weil an die bestehende B 12 angebaut wird, nachgekommen. Mit dem Anbau eines dritten Fahrstreifens wird die Bundesstraße zwar breiter, neue Durchschneidungen entstehen aber nicht. Die dabei verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleiben wird. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C 2.4.5 ff. verwiesen. Bezüglich Wildschutzzaun wird auf die Ausführungen unter C 2.4.9.4 verwiesen.

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

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

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

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) soll das Netz der Bundesfernstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Den anderen im Landesentwicklungsprogramm genannten Zielen, wie Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Flächensparens zu berücksichtigen, wird nachgekommen. Das Vorhaben steht insoweit in Einklang mit den Entwicklungszielen.

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 ..., München - Passau - Freyung - Philippsreut - Landesgrenze/CR (A 94/B12), ... weiter ausgebaut werden. Die Ausbaumaßnahme entspricht dieser Zielsetzung.

## 2.4.2 Planungsvarianten

### 2.4.2.1 Beschreibung und Vergleich

Da die Funktion einer Bundesstraße und die Erfüllung der Straßenbaulast zu berücksichtigen sind, ist ein Verzicht auf die Baumaßnahme (sog. Nullvariante) nicht vertretbar. Ohne Ausbau könnte das Planungsziel, die hohe Verkehrsbelastung sicher zu bewältigen und die Verkehrsqualität zu verbessern, nicht erreicht werden. Der Überholdruck und die damit verbundenen Unfallrisiken könnten nicht nennenswert verringert werden. Die Möglichkeiten, die bestehende Bundesstraße durch verkehrslenkende Maßnahmen zu verbessern, sind weitgehend ausgeschöpft.

Denkbare und sinnvolle Alternativen zur geplanten Verbreiterung der Bundesstraße 12 auf drei Fahrstreifen liegen unter Berücksichtigung der mit dem Bauvorhaben angestrebten Ziele nicht vor. Andere Lösungen als die Verbreiterung des Bestandes hätten erheblich größere nachteilige Auswirkungen zur Folge. Die Verbreiterung der Straße erfolgt bis Bau-km 1+330 alleine im Westen. Damit rückt die Fahrbahn nicht näher an die östliche Wohnbebauung heran. Eine westliche Verbreiterung stellt auch trassierungstechnisch sowie wirtschaftlich die günstigere Lösung dar. Eine symmetrische Verbreiterung hätte Nachteile unter anderem hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und bei der Baudurchführung, weil beide Randbereiche der Bundesstraße angepasst werden müssten. Aufgrund des Brückenbauwerkes bei Bau-km 1+491 erfolgt die Verbreiterung ab Bau-km 1+ 330 bis zum Bauende dann beidseitig, weil damit die Brücke erhalten bleiben kann. Das Konzept des Ausbaus der B 12 sieht vor, dass in verschiedenen Streckenabschnitten der Bundesstraße Zusatzfahrstreifen zur Entflechtung des Verkehrs hergestellt werden. Der Vorhabenträger hat darauf zu achten, dass die Überholmöglichkeiten ausgewogen vorliegen. Insoweit ist der zusätzliche Fahrstreifen bei Salzweg in Richtung Passau zutreffend gewählt. Ein Wechsel der Überholmöglichkeit am Tiefpunkt der Bundesstraße bei der Kläranlage ist nicht möglich, weil die Fahrstreifen für eine sichere Verkehrsabwicklung zu kurz wären.

Die Schließung von Zufahrten und höhengleichen Einmündungen trägt wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Deshalb muss das nachgeordnete Wegenetz angepasst werden. Dies wird unter anderem dadurch erreicht, dass im Westen die Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 101) zur Kläranlage unter Einbeziehung bestehender Wege hergestellt wird. Die GVS wird mit einem flächensparenden Querschnitt in einer Breite von 3,50 m gebaut. Für Begegnungsverkehr sind Ausweichbuchten vorgesehen. Ein breiterer Querschnitt für die GVS muss deshalb nicht angeordnet werden.

#### 2.4.2.2 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

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

#### 2.4.3 Ausbaustandard

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

Die festgestellte Planung für den Ausbau der Bundesstraße 12 entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Aufgrund der prognostizierten hohen Verkehrsbelastung der Bundesstraße wurde zutreffend eine Regelquerschnittserweiterung auf RQ 11,5+ mit drei Fahrspuren gewählt. Die Regelböschungsniegung beträgt 1 : 1,5. Im Bereich von Bau-km 0+970 bis zum Bauende ist laut geotechnischem Bericht vom 09.05.2008 jedoch von Bodenverhältnissen (sog. Bodenschicht 1 Ton, feinsandig) auszugehen, die bei den Einschnitten von Bau-km 1+075 bis zum Bauende abweichend von der Regelböschungsniegung eine flachere Böschungsniegung zum Teil mit einer Neigung von 1 : 2 erfordern, um spätere Erdrutsche zu vermeiden (siehe auch A 6.1.3 / A 6.1.4).

Als Leitgrößen für die Trassierung wurden entsprechend der einschlägigen Richtlinien RAS-L eine Entwurfsgeschwindigkeit ( $v_e$ ) von 80 km/h und als Geschwindigkeit, die 85 % der ungehindert fahrenden Pkw auf nasser, sauberer Fahrbahn nicht überschreiten ( $v_{85}$ ) die höchstzulässige Geschwindigkeit von 100 km/h angesetzt. Die Radienfolgen liegen im guten Bereich, so dass keine Unstetigkeiten auftreten und die Haltesichtweiten auf der gesamten Streckenlänge uneingeschränkt vorhanden sind. Die maximale Steigung liegt bei 6,5 % und somit 0,5 % über dem Grenzwert der RAS-L 95. Hier wirkt sich der Ausbau mit dem Zusatzfahrstreifen günstig aus.

Bei der Planung der Gemeindeverbindungsstraße zur Kläranlage wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit und eine Geschwindigkeit, die 85 % der ungehindert fahrenden Pkw auf nasser, sauberer Fahrbahn nicht überschreiten von  $v_e$  und  $v_{85}$  ist 50 km/h zugrunde gelegt. Die Radienfolgen liegen im guten Bereich. Der Querschnitt wurde mit einer Breite von 3,5 m zutreffend gewählt und für Begegnungsverkehr werden 6 Ausweichstellen gebaut.

Im Ergebnis entspricht die Planung in Lage und Höhe, Querschnitt und Knotenpunktausbildung den anerkannten Regeln der Technik.

#### 2.4.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung 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 Lage der Fahrstreifenergänzung wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

Baustellenbedingte Immissionen, die die Anordnung von besonderen Schutzvorkehrungen verlangen, sind nicht zu erwarten.

Ebenso sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden mit den gesetzlichen Anforderungen, die sich u.a. aus dem Bundes-Bodenschutzgesetz in Verbindung mit der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung ergeben, vereinbar.

##### 2.4.4.1 Verkehrslärmschutz

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

##### 2.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Optimierungsgebot

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

##### 2.4.4.1.2 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung

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

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

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

oder wenn

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

oder wenn (außer in Gewerbegebieten)

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

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

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

Immissionsgrenzwerte

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

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

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

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

#### Ermittlung der Beurteilungspegel

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

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

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

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

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

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Ermittlung der Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Die Berechnung der Schallimmissionen erfolgte ursprünglich auf Grundlage der amtlichen Straßenverkehrszählung im Jahr 2005 für den Prognosehorizont 2025. Im Jahr 2010 wurde eine Straßenverkehrszählung durchgeführt, deren Auswertung erst nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorlag. Die schalltechnischen Berechnungen wurden insoweit für das Prognosejahr 2030 überprüft. Die Überprüfung ergab keine relevanten Änderungen in den Lärmauswirkungen.

#### 2.4.4.1.3 Lärmschutzmaßnahmen

Werden beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten, bestehen nach § 41 Abs. 1 und 2 BImSchG Rechtsansprüche auf Einhaltung der Werte und gegebenenfalls auf aktiven und passiven Lärmschutz. Eingeschränkt wird dieser Grundsatz gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG, wenn die Kosten aktiver Schutzmaßnahmen

(wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle) außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

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

#### 2.4.4.1.4 Ergebnis

Die Baumaßnahme verstößt nicht gegen die Vorgaben des Immissionsschutzrechts. Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Lage und sonstige Gestaltung der Erweiterung hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Die 16. BImSchV gilt für den Bau und die wesentliche Änderung einer Straße. Ein Neubau einer Straße ist nicht gegeben. Die plangegegenständliche Baumaßnahme erstreckt sich nur auf eine schon vorhandene Straße. Die bestehende Trasse wird auch nicht auf einer längeren Strecke verlassen. Es handelt sich um die Änderung einer bestehenden Straße.

Die Änderung einer Straße fällt nur in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV, wenn es sich um eine wesentliche Änderung handelt. Hier wird in § 1 Abs. 2 S. 1 der 16. BImSchV zwischen Herstellung eines durchgehenden Fahrstreifens (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV) und einem erheblichen baulichen Eingriff mit einer bestimmten Lärmpegelerhöhung (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) unterschieden.

Bei der planfestgestellten Maßnahme wird kein durchgehender Fahrstreifen zwischen zwei Verknüpfungen mit dem übrigen Straßennetz hergestellt. Der Überholstreifen beginnt am Knoten Kastenreuth und endet bei Bau-km 1+850 ca. 800 m vor dem Knoten Salzweg-Nord. Der Überholstreifen dient der sicheren Abwicklung von Überholvorgängen. Ziel ist es jedoch nicht, die Kapazität der B 12 zu erhöhen, indem die Aufnahme von mehr Fahrzeugen als bisher ermöglicht wird. Die Bemessung des Überholstreifens (z. B. Länge) richtet sich nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen. Die Herstellung eines durchgehenden Fahrstreifens bis zum nächsten Knotenpunkt, um ggf. Lärmschutzmaßnahmen auszulösen, ist ohne verkehrliche Planrechtfertigung nicht zulässig. Unter A 3.5 werden jedoch ausdrücklich weitere Entscheidungen vorbehalten, falls sich im Prognosezeitraum (2030) die Konzeption des Ausbaus der B 12 ändern sollte und im planfestgestellten Bereich ein durchgehender Fahrstreifen entsteht.

Die Prüfung, ob eine wesentliche Änderung vorliegt, richtet sich vorliegend daher nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV bzw. § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV.

Die Verbreiterung der B 12 stellt zwar einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Da sich die Beurteilungspegel aber nicht um mindestens 3 dB(A) bzw. nicht auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöhen, liegt kein Fall der wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Auch der Fall des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV, dass bereits ohne Ausbau vorhandene Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch die Ausbaumaßnahme noch weiter erhöht werden, ist nicht gegeben.

Auf die Unterlagen 11.1 und 11.2 wird Bezug genommen. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen wurden vom Technischen Umweltschutz der Regierung überprüft und bestätigt.

Ein Anspruch auf Lärmvorsorge im Sinne der 16. BImSchV wird daher nicht ausgelöst. Die 16. BImSchV gewährt keinen Anspruch Betroffener auf eine Reduzierung des Lärms an bereits bestehenden Straßen, wenn keine wesentliche Änderung vorliegt.

Auch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG scheidet ein Anspruch auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen aus. Diese Vorschrift wird durch die Bestimmungen der §§ 41 ff. BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung verdrängt. Dies gilt auch dann, wenn diese deshalb nicht anzuwenden sind, weil ihre tatbestandlichen Voraussetzungen nicht vorliegen.

Durch das Ausbauvorhaben werden die bereits bestehenden Lärmwirkungen nur geringfügig erhöht. Maßnahmenbedingt ist zwar grundsätzlich eine Zunahme festzustellen, diese bewegt sich jedoch im Bereich von bis zu 1 dB(A), in wenigen Fällen bis zu 1,9 dB(A).

Nach allgemeinen Erkenntnissen der Akustik kann das menschliche Ohr Lärmveränderungen erst bei einer Pegeldifferenz von 3 dB(A) wahrnehmen. Die Lärmerhöhungen, die vorhabensbedingt ausgelöst werden, liegen damit unter, in den meisten Fällen weit unterhalb eines vom menschlichen Ohr wahrnehmbaren Wertes.

Die maßnahmenbedingten Lärmerhöhungen führen nicht dazu, dass Schwellen erreicht werden, die Lärmschutzvorsorge auslösen.

Auch wenn nicht verkannt wird, dass der Straßenverkehrslärm von den Anwohnern als belastend empfunden wird, liegen dennoch nicht solche Lärmbetroffenheiten vor, die es rechtfertigen, dass von Seiten der Planfeststellungsbehörde Lärmschutzmaßnahmen verpflichtend angeordnet werden.

Über (freiwillige) Lärmsanierungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden.

Hingewiesen wird darauf, dass die Verpflichtungen zu Verkehrslärmschutzmaßnahmen, die sich aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 26.06.1978 ergeben, unabhängig von diesem Verfahren bestehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat den Vorhabenträger aufgefordert, zu prüfen, ob die Verpflichtungen aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1978 vollständig umgesetzt worden sind und den rechtlichen Vorgaben entsprechen bzw. andernfalls die Lärmschutzmaßnahmen nachzubessern.

Günstig hinsichtlich Lärmschutz wirkt sich die Zusage des Vorhabenträgers aus, einen lärmindernden Belag (-2 dB(A)) einzubauen (A 3.5).

Die geplante Bebauung im Bereich von Bau-km 1+500 wurde hinsichtlich Immissionsschutz in der Bauleitplanung behandelt. Laut Bebauungsplan ist in diesem Bereich eine Lärmschutzwand durch die Gemeinde Salzweg zu errichten. Maßnahmenbedingt können mangels Rechtsgrundlage keine Schutzmaßnahmen angeordnet werden.

Überschussmassen will der Vorhabenträger laut Unterlage 1 innerhalb der Maßnahme oder bei anderen zeitgleich laufenden Baumaßnahmen verbauen. Falls dies nicht möglich ist, wird er die Überschussmassen auf Deponie verfahren. Dies ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und kann, falls erforderlich, in einem gesonderten Verfahren geregelt werden.

#### 2.4.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

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 durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die Anlage der Überholspur dient der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität, jedoch nicht der Schaffung eines zusätzlichen Verkehrsaufkommens. Da durch den Ausbau kein zusätzlicher Verkehr erzeugt wird, kann davon ausgegangen werden, dass keine relevanten zusätzlichen Schadstoffemissionen entstehen.

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Untersuchungs- und Forschungsergebnisse zu Schadstoffbelastungen sind keine gesundheitsschädigenden Beeinträchtigungen zu erwarten. Gesonderte Schadstoffabschätzungen werden daher nicht für erforderlich gehalten.

#### 2.4.4.3 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 vertretbar.

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.

Eine Neuversiegelung von Boden erfolgt durch die Verbreiterung der Fahrbahn. Der Neuversiegelung von Boden steht jedoch die Aufwertung von Flächen im Rahmen der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gegenüber.

Da durch die Anlage des Überholstreifens zwar der sichere Verkehrsfluss, aber nicht die Aufnahmekapazität der B 12 erhöht werden soll, ist nicht zu erwarten, dass mit der Baumaßnahme ein erhöhter Schadstoffeintrag verbunden ist.

## 2.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

### 2.4.5.1 Schutzgebiete / geschützte Flächen

Im Untersuchungsraum selbst liegen keine bestehenden Schutzgebiete. In der Umgebung des Untersuchungsraumes befinden sich das FFH-Gebiet 7246-371 „Talsystem der Ilz“, das Naturschutzgebiet 200.064 „Halser Ilzschleifen“ und das Landschaftsschutzgebiet NDB-01 „Ilztal“. Die drei Schutzgebiete überlagern sich gegenseitig und reichen südwestlich des Untersuchungsraumes bis auf etwa 250 m (LSG) bzw. etwa 300 m (NSG und FFH-Gebiet) heran. Sie werden von dem Straßenbauvorhaben nicht betroffen. Nachteilige Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete bzw. Schutzgebiete nach §§ 20 ff. BNatSchG können also mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Im Untersuchungsraum des Vorhabens befinden sich folgende Biotope und geschützten Lebensräume:

#### **Biotop Nummer 7346-0274**

Quellläufe des Kieslinger Baches, ein naturnahes Seitental der Ilz, regional bedeutsam

#### **Biotop Nummer 7346-0279**

Quellgebiet westlich von Franklbach, lokal bedeutsam

Nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen, wie naturnahe Ufergehölzsäume aus Schwarzerlen und Eschen, Bodensaure Eichen-Kiefernwälder oder Birken-Kiefernwälder mit Heidelbeere im Unterwuchs, Feuchte und nasse Hochstaudenflur sowie Silikatmagerrasen auf Straßenböschung, kommen im Untersuchungsraum nur sehr kleinflächig vor.

Soweit die gesetzlich geschützten Biotope und Lebensräume von der Baumaßnahme berührt werden, lässt die Planfeststellungsbehörde gemäß § 30 Abs. 3 i. V. m. § 30 Abs. 2 BNatSchG und Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG eine Ausnahme zu, da die Eingriffe ausgeglichen werden können. Ungeachtet dessen ergäbe zudem eine Abwägung, dass das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Die für das Vorhaben sprechenden Argumente sind jedenfalls so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde selbst einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotope und Lebensstätten rechtfertigen, so dass auch die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG vorliegen.

Rodungsarbeiten dürfen nur in der Zeit von Oktober bis Februar (siehe auch Unterlage 12) durchgeführt werden. Für die notwendige Beseitigung von Hecken und Feldgehölzen wird nach § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG eine Ausnahme von den Verboten des Art. 16 BayNatSchG erteilt, da die Eingriffe ausgeglichen werden können und die Maßnahmen zudem aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses notwendig sind.

Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde hat den Ausnahmen zugestimmt.

## 2.4.5.2 Artenschutz

### 2.4.5.2.1 Allgemeiner Artenschutz

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

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

### 2.4.5.2.2 Besonderer und strenger Artenschutz

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

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

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

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

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

Der Prüfumfang der artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 BNatSchG beschränkt sich nach der Legalausnahme des § 44 Abs. 5 S. 5 BNatSchG auf die europäisch geschützten FFH-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten. Eine Verordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (sog. „Verantwortungsarten“) liegt noch nicht vor. Die sonstigen besonders geschützten Arten sind im Rahmen der Eingriffsregelung zu behandeln. Insoweit wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

#### 2.4.5.2.2.1 Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG:

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

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

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

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

§ 44 Abs. 5 BNatSchG:

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 IV a 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 IV b gilt entsprechendes.

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

Für § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG (Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätte) herrschte bislang die Auffassung vor, dass das privilegierte Verbot der Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG das gegenüber dem Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG weitergehende Verbot sei und dieses letztlich konsumiere.

Das BVerwG führt in o.g. Entscheidung aus, dass Art. 12 Abs. 1 Buchst. a der FFH-RL keine dem § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG entsprechende Begrenzung des Tötungsverbots enthält, und fordert daher unabhängig vom Wortlaut des § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG auch bei Tötungen, die im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auftreten, eine Prüfung des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG.

#### 2.4.5.2.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Ar-

ten 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 artenschutz-rechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientierte sich zwar an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutz-fachlichen Angaben zur speziellen artenschutz-rechtlichen Prüfung (saP)“ in der Fassung vom 08.01.2008, wurde jedoch unter Berücksichtigung der „Fachlichen Hinweise zur Aufstellung der naturschutz-fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) in der Straßenplanung“ der Obersten Baubehörde vom 12.02.2013 überprüft und durch Deckblätter vom 23.07.2014 angepasst.

Ergänzt wird die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung im Hinblick auf den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch die Ausführungen und Auflagen in diesem Beschluss.

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

Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Die Maßnahmen sind Bestandteil des genehmigten Plans bzw. von Auflagen dieses Beschlusses. Ihre Beachtung ist daher sichergestellt.

#### 2.4.5.2.2.3 Konfliktanalyse

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG:

Baubedingte Tierverluste

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

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

Dies gilt nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG nicht nur für das betriebsbedingte Risiko von Kollisionen im Straßenverkehr (vgl. Urteil BVerwG vom 09.07.2008, Az 9 A 14.07, in juris), sondern auch für bau- und anlagebezogene Risiken.

Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen.

Da im Rodungsbereich keine Höhlenbäume festzustellen waren, sind Quartiersverluste durch das Bauvorhaben und damit verbundene Tötungen oder Verletzungen von **Fledermäusen** auszuschließen.

Eine Zerstörung von Quartieren der **Haselmaus** durch die Fällarbeiten und damit eine Verletzung oder Tötung von Tieren im Zuge der Fällungen kann nicht ausgeschlossen werden.

Zur Vermeidung von baubedingten Tötungen der Haselmaus im Winterquartier erfolgt der Schnitt der Gehölze im Winterhalbjahr bis 15. Februar. Unmittelbar vor Beginn des Gehölzschnittes werden die Gehölze auf Haselmauskobel kontrolliert und diese aus dem Baufeld verbracht.

Eine vorhabensbedingte Tötung von Haselmäusen ist daher unwahrscheinlich und würde jedenfalls nicht wesentlich über das bestehende Tötungsrisiko hinausgehen.

Im Eingriffsbereich bestehen Hinweise auf Vorkommen von **Schling- und Äskulapnattern**. Um baubedingte Tötungen zu vermeiden, werden vor Baubeginn die betroffenen Habitatbereiche abgesucht und vorhandene Tiere abgefangen und aus dem Baufeld verbracht.

Es ist zwar nicht völlig auszuschließen, dass einzelne Individuen nicht gefunden werden, d. h. im Baufeld verbleiben. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass diese Einzelereignisse unwahrscheinlich sind und das bestehende Tötungsrisiko nicht signifikant erhöhen.

Für die **Zauneidechsen** werden im Vorhabensbereich keine Fortpflanzungsstätten erwartet. Einzelne durchwandernde bzw. ruhende Tiere (Thermoregulation) sind jedoch nicht auszuschließen. An diesen Ruhestätten können einzelne Tiere verletzt oder getötet werden. Um dies zu vermeiden, wird unmittelbar vor Baubeginn das Baufeld abgesucht. Vorhandene Tiere werden abgefangen und aus dem Baufeld verbracht.

Ein baubedingtes Tötungsrisiko von Zauneidechsen wird als eher unwahrscheinlich eingeschätzt und jedenfalls durch die Baumaßnahme nicht signifikant erhöht.

Auch wenn nach dem Abfangen ein „ganz geringer Teil“ der betroffenen Tiere im Baufeld verbleibt, ist nach dem BVerwG (Urteil vom 08.01.2014 (Az 9 A 4/13, in juris) mit der Baufeldfreimachung kein höheres Tötungsrisiko verbunden, als es für einzelne Tiere dieser Art insbesondere mit Blick auf natürliche Feinde auch sonst bestehen würde.

Für das Abfangen und Umsiedeln der Äskulap- und Schlingnattern sowie der Zauneidechse wird vom Fangverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt.

Das Planvorhaben kann zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen, die ein Abweichen vom Fangverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG rechtfertigen. Die Nullvariante scheidet ebenso aus wie zumutbare alternative Ausbaulösungen ohne Eingriff in die betroffenen Straßenböschungen. Auf die Ausführungen unter C 2.4.2 wird verwiesen.

Vermeidungsmaßnahmen sind auch für die **Wiesenkopf-Ameisenbläulinge** erforderlich. Auf den betroffenen westlichen Böschungsbereichen gegenüber der Kläranlage wird ab Mai der Große Wiesenkopf ggf. mehrfach in der Vegetationsperiode der geplanten Baumaßnahme bis zum Baubeginn zurückgeschnitten, um sicherzustellen, dass es nicht zur Entwicklung von Blüten und der Ablage von Eiern, Larven oder Puppen und damit zu Tötungen des Schwarzblauen und Helten Wiesenkopf-Ameisenbläulings kommt (auf die Unterlage 12.4 wird Bezug genommen).

Da der Gehölzschnitt im Winterhalbjahr bis 15. Februar erfolgt, werden die vom Bau betroffenen Böschungsbereiche von **Goldammern** oder **Klappergrasmücken** nicht mehr als Brutstätte ausgewählt werden. Verletzungen oder Tötungen von Jungvögeln oder die Zerstörung von Gelegen kann dadurch vermieden werden. Da die Goldammer am Boden an Gehölzrändern brütet, könnten Gelege oder Jungvögel auch durch die Rodung und den Abtrag des Oberbodens der erforderlichen Böschungsbereiche nach dem Gehölzschnitt von der Baumaßnahme betroffen sein. Die Baufeldfreimachung der betroffenen Böschungsbereiche erfolgt daher außerhalb der Brutzeit erst ab dem 15. Juni.

Zur Vermeidung des Tötungsrisikos für die früh brütenden **Waldohreulen** erfolgt der Schnitt der Gehölze im Winterhalbjahr bis 15. Februar.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen ist mit der Baumaßnahme keine signifikante Erhöhung des baubedingten Tötungsrisikos für besonders geschützte Arten verbunden (auf die Unterlage 12.4 wird Bezug genommen).

#### Betriebsbedingte Tierverluste

Das Tötungsverbot ist bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nur dann erfüllt, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht. Keine Signifikanz ist anzunehmen, wenn das Kollisionsrisiko unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit dem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d.h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte nie völlig zu vermeiden sein. 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).

Die Gefahr von Individuenverlusten durch betriebsbedingte Kollisionen besteht bereits im Status quo. Durch die Baumaßnahme erhöht sich das Kollisionsrisiko nicht signifikant.

Bei den Fledermäusen ist bereits durch die gegebene Vorbelastung mit gelegentlichen Verkehrsverlusten zu rechnen. Durch Vermeidungsmaßnahmen (V 1 bis V 5, insb. dichte Gehölzunterpflanzungen am Straßenrand und die Pflanzung von zwei hohen und rasch wachsenden Laubbäumen mit ausladender Krone als Überflughilfe) wird die Barrierewirkung entschärft und eine vorhabensbedingte Zunahme des Tötungsrisikos weitest möglich vermieden. Das Kollisionsrisiko für Fledermäuse wird durch das Ausbauvorhaben nicht in signifikanter Weise erhöht.

#### § 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG:

##### Störungs- und Schädigungsverbot

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

werden, z. B. durch die Silhouettenwirkung von Straßendämmen oder Gebäuden.

Nicht jede störende Handlung löst jedoch das Verbot aus, sondern nur eine erhebliche Störung, durch die sich der „Erhaltungszustand der lokalen Population“ verschlechtert. Dies ist der Fall, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist immer dann anzunehmen, wenn sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population signifikant und nachhaltig verringert. Bei häufigen und weit verbreiteten Arten führen kleinräumige Störungen einzelner Individuen im Regelfall nicht zu einem Verstoß gegen das Störungsverbot.

Bei der Störung von Individuen an ihren Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist dann von der Beschädigung einer solchen Stätte auszugehen, wenn die Wirkung auch nach Wegfall der Störung fortbesteht bzw. betriebsbedingt andauert.

Unter Einbeziehung der im LBP (Unterlage 12.1) und diesem Beschluss festgesetzten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und konfliktvermeidenden Maßnahmen ist nach naturschutzfachlicher Einschätzung davon auszugehen, dass der Eingriff zu keiner Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG führen wird.

Störungen von Arten der **Fledermäuse**, die sich erheblich auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken können, sind weder bau- noch anlagen- oder betriebsbedingt zu erwarten, zumal Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art nicht betroffen sind und Störungen durch Immissionen nur ca. 3 m näher an angrenzende Habitats herangetragen werden.

Da bei der Beleuchtung von Nachtbaustellen die unmittelbare Bestrahlung der angrenzenden Gehölzbestände durch Verwendung gerichteter Strahler und deren umsichtige Ausrichtung vorsorglich vermieden wird (V6), wird auch eine potenzielle Beeinträchtigung von Lebensstätten und Habitats der Licht meidenden Arten weitest möglich unterbunden.

Höhlenbäume waren im Rodungsbereich nicht festzustellen, so dass Quartiersverluste (Fortpflanzungs- und Ruhestätten) durch das Bauvorhaben ausgeschlossen werden können. Auch essenzielle Jagdgebietsverluste kommen wegen der schmalen, randlichen Überbauung von Gehölzen nicht zum Tragen.

Durch die Fällarbeiten können Quartiere der **Haselmaus** zerstört werden. Zur Vermeidung von Zerstörungen oder Schädigungen erfolgt der Schnitt der Gehölze im Winterhalbjahr bis 15. Februar. Unmittelbar vor Beginn des Gehölzschnittes werden die Gehölze auf Haselmauskobel kontrolliert und diese aus dem Bau- feld verbracht. Da zudem entsprechende Lebensräume in unmittelbarer Nähe verbleiben und nach Umsetzung des Vorhabens die Böschungen wieder bewachsen sein werden, ist jedenfalls davon auszugehen, dass die ökologische Funktion der möglichen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang ohne zusätzlich vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen weiterhin erfüllt wird.

Im Vorhabensbereich kann die Schädigung oder Zerstörung von Winterquartieren der **Schlingnatter** und der **Äskulapnatter** in den Böschungen mit Vegetation nicht ausgeschlossen werden.

Auch Störungen zu den Fortpflanzungszeiten (Paarung Mai/Juni, Absetzen der Jungtiere Ende August/September) sind möglich.

Um die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang zu wahren, ist eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF 1) erforderlich. Bei Bau-km 1+290 bis Bau-km 1+350 werden auf der von der Baumaßnahme unbeeinträchtigt bestehenden Straßenböschung in Benachbarung zu den umzubauenden Böschungen sechs riegelförmige Strukturen (Steine, Totholz, Wurzelstöcke) eingebracht, die als Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen können. Zur Vorbereitung werden ca. 230 m<sup>2</sup> Gehölzbestand auf einer Straßenböschung gerodet und teilweise der Oberboden abgeschoben, um Voraussetzungen für magere Sukzessionsflächen zu schaffen. Die sechs riegelförmigen Strukturen werden in günstiger Westexposition in die Böschung eingebaut und haben eine Länge zwischen drei bis sieben Metern bei einer Breite von ca. 1,5 m und einer Tiefe von ca. 80 cm (Gesamtfläche ca. 60 m<sup>2</sup>). An und auf die Riegel werden punktuell Reisighaufen gelegt. Die Riegelstrukturen sind mindestens ein Jahr vor Baubeginn funktionsfähig herzustellen.

Fortpflanzungsstätten der **Zauneidechsen** sind im Baufeld nicht zu erwarten. Wandernde Einzeltiere und damit auch Ruhestätten zur Thermoregulation sind jedoch möglich. Durch die Baumaßnahme kann es daher zu Störungen von durchwandernden oder ruhenden Tieren kommen. Die zerstörten möglichen Wanderlebensräume und Ruhestätten zur Thermoregulation werden für die Art jedoch nicht als besonders bedeutend eingeschätzt. Um eine Schädigung durchwandernder und ruhender Tiere zu vermeiden, werden vorsorglich kurz vor der Baumaßnahme die betroffenen Habitatbereiche abgesucht, um evtl. vorhandene Individuen zu fangen und aus dem Baufeld zu bringen.

Da entsprechende Wanderlebensräume während der Baumaßnahme in unmittelbarer Nähe verbleiben und auch nach der Baumaßnahme wieder weiter bestehen werden, ist jedenfalls davon auszugehen, dass deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang ohne zusätzliche vorgezogene Ausgleichsmaßnahme weiterhin erfüllt wird.

In den westexponierten Böschungen gegenüber der Kläranlage, die überbaut wird, wurden Wiesenknopfbestände festgestellt, so dass baubedingt Fortpflanzungsstätten (Wiesenknopfpflanzen sowie die ebenfalls essenziell notwendigen Ameisennester) von Wiesenknopf-Ameisenbläulingen (**Schwarzer Wiesenknopf-Ameisenbläuling** und **Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling**) zerstört werden. Zur Vermeidung des Verbotstatbestandes der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF 2 und CEF 3) notwendig.

Auf der Ausgleichsmaßnahme A 2 werden daher durch die Entwicklung und Pflege von extensiven Wiesenrandstreifen und Saumstrukturen mit Großem Wiesenknopf vor Baubeginn neue Fortpflanzungsstätten geschaffen. Auf einer Fläche von 2.400 m<sup>2</sup> werden 100 Jungpflanzen des Großen Wiesenknopfes eingebracht sowie Samen (autochthones Material) ausgebracht. Das Mahdregime wird angepasst, d. h. erster Schnitt bis spätestens 15. Juni, zweiter Schnitt frühestens ab 15. September bzw. einmaliger Schnitt ab 15. September in den Saumbereichen.

In diesen Wiesenrandstreifen werden durch einen großzügigen Abtrag der Vegetationsschicht zwischen Mai und September die Wiesenknopfbestände (ca. 50 Pflanzen) sowie die evtl. vorhandenen Ameisennester aus den vom Eingriff betroffenen Flächen blockweise mit Wurzelstock und Erde auf geeignete ausgekofferte Flächen mindestens eine Vegetationsperiode vor Baubeginn umgesetzt.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden die offenen Bereiche der neuen Böschungen gegenüber der Kläranlage (Bau-km 0+680 bis Bau-km 1+050, ca. 1.970 m<sup>2</sup> sowie unterhalb der ersten Brücke im Saumbereich zwischen Gehölzpflanzung und der verlegten Zufahrtsstraße Richtung Kinsing (Bau-km 1+380 bis Bau-km 1+490, ca. 470 m<sup>2</sup>) durch Mähgutübertragung von wiesenknopfreichen Beständen und Pflanzung von 100 Jungpflanzen Großer Wiesenknopf für die Wiesenknopf-Ameisenbläulinge optimiert.

Im zweiten Jahr wird eine Erfolgskontrolle durchgeführt. Sollten nicht genügend Jungpflanzen aufgehen, erfolgt eine gezielte Ansaat durch autochthones Samenmaterial.

Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten bleibt unter Berücksichtigung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen CEF 2 und CEF 3 damit im räumlichen Zusammenhang erhalten.

Vom Eingriff betroffen sein können potenziell auch Fortpflanzungs- und Ruhestätten der **Goldammern**. Da der Gehölzschnitt im Winterhalbjahr bis 15. Februar erfolgt, werden die vom Bau betroffenen Böschungsbereiche nicht mehr als Brutstätte ausgewählt werden. Auf Grund des Fehlens der Art bei den Kartierarbeiten wird von einer allgemein geringen Dichte der lokalen Population ausgegangen, die räumlich bis ins Ilztal definiert wird. Im Aktionsraum der Goldammer liegen ausreichend weitere potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Form von Waldrändern. Ein Ausweichen evtl. brutwilliger Paar auf geeignete Waldränder ist daher möglich. Nach dem Ende der Baumaßnahmen können die neu begrüntem Böschungen auch wieder als potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen.

Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme ist nicht notwendig.

Durch die Maßnahme ist auch eine baubedingte Zerstörung von potenziellen Fortpflanzungsstätten der **Klappergrasmücke** möglich. Die Klappergrasmücke ist ein Gebüschbrüter, die gerade auch in Hausgärten (nahe Ortslage Salzweg) Brutgelegenheiten findet. Nach dem Ende der Baumaßnahmen können die neu begrüntem Böschungen auch wieder als potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen. Da im Aktionsradius der Klappergrasmücke ausreichend weitere potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten liegen, kann davon ausgegangen werden, dass die ökologische Funktion der potenziell betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme ist nicht notwendig.

Für die weiter untersuchten potenziell vorkommenden besonders geschützten Vogelarten (**Schwarzspecht, Grünspecht, Greifvögel, Waldschnepfe, Haselhuhn, Eulen, Waldkauz und Waldohreule**) ist mit einer Zerstörung von Fortpflanzungsstätten nicht zu rechnen. Wegen des frühen Brutbeginns der Waldohreule ist der Gehölzeinschnitt im Winterhalbjahr bis spätestens 15. Februar durchzuführen.

Störungen außerhalb des direkten Eingriffsbereichs sind denkbar, es ist jedoch nicht von einer erheblichen Störung auszugehen. Mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population dieser besonders geschützten Vogelarten ist jedenfalls nicht zu rechnen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG:

Im Untersuchungsraum sind keine Pflanzen der besonders geschützten Arten nachgewiesen. Von potenziellen Vorkommen ist nicht auszugehen.

#### 2.4.5.2.2.4 Ausnahmeerteilung

Soweit das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für die besonders und streng geschützten Arten nicht zu vermeiden ist, wird eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig. 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.

Für die Zauneidechse, die Schlingnatter und die Äskulapnatter wird diese Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für das Fangen und Umsiedeln erteilt.

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

Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung gibt es nicht. Hinsichtlich der Planungsvarianten wird auf die Ausführungen unter C 2.4.2 verwiesen. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass die planfestgestellte Lösung auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den 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 Planlösung wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt. Auch wenn der Erhaltungszustand der Schlingnatter, der Äskulapnatter und der Zauneidechse derzeit nicht günstig ist, ist eine Ausnahmeerteilung von dem Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für den Fang und die Umsiedlung möglich, da sich der Erhaltungszustand hierdurch weder weiter verschlechtert noch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands behindert wird. Darüber hinaus müssen keine „außergewöhnlichen Umstände“ vorliegen (BVerwG Beschluss vom 17.04.2010, Az 9 B 5/10 in juris).

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Unterlage 12 Bezug genommen.

2.4.5.2.2.5 Relevante streng geschützte Tier- und Pflanzenarten ohne gemeinschaftsrechtlichen Status wurden im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen. Es gab auch keine Hinweise, noch Anhaltspunkte für ein Vorkommen oder eine Betroffenheit solcher Arten.

### 2.4.5.3 Eingriffsregelung

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

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

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

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

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

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

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

#### 2.4.5.3.1 Vermeidungsgebot

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

das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12.1) verwiesen.

Nach Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmöglichkeiten verbleiben bei der Realisierung des Vorhabens folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Konflikt K1 – Bau-km 0+000 – 1+000:

Verlegung und Ausbau eines asphaltierten Anwandweges westlich der Bundesstraße 12. Betroffene Flächen sind Acker und Graswege, eine Erddeponie, ein bodensaurer Laub-Kiefernwald, Laub- und Mischwälder und sonstige Gehölzbestände.

Konflikt K2 – Bau-km 0+210 – 0+250:

Anlage einer Versickerungsfläche in einem bodensauren Laub-Kiefernwald westlich der Bundesstraße 12.

Konflikt K3 – Bau-km 0+400 – 0+445:

Anlage einer Versickerungsfläche in einem Mischwaldbestand westlich der Bundesstraße 12.

Konflikt K4 – Bau-km 0+120 – 1+310:

Verlegung und Neubau der westseitigen Straßenböschung der Bundesstraße 12 mit Wald- und Gehölzverlust (Laub-Kiefernwald, Laub- und Mischwald).

Konflikt K5 – Bau-km 0+855 – 1+067:

Überbauung und Versiegelung von Wirtschaftsgrünland durch den Bau eines Anwandweges mit wassergebundener Decke zum Regenrückhaltebecken.

Konflikt K6 – im Bereich von Bau-km 0+950:

Bau eines Regenrückhaltebeckens mit Verlust von landwirtschaftlicher Fläche.

Konflikt K7 – Bau-km 1+310 – 1+820:

Verlegung und Neubau der Straßenböschungen beidseitig der Bundesstraße 12 mit Gehölzverlust (Straßenbegleitgrün).

Konflikt K8 – Bau-km 1+385 bis 1+487:

Neubau und Versiegelung von Acker- und Grünland durch Verlegung der Straße nach Kinsing.

Der öffentliche Feld- und Waldweg (BWV Nr. 113) wird eingezogen, so dass der Konflikt K9 entfällt.

Konflikt K10 – Bau-km 0+120 – 1+800:

Versiegelung von Straßenbegleitflächen durch Verbreiterung der Fahrbahn der Bundesstraße 12.

Konflikt K11 – Bau-km 0+100 – 1+750:

Erhöhung der Barrierewirkung durch Anbau eines dritten Fahrstreifens.

Konflikt K12 – Bau-km 0+120 – 1+800:

Störungen von Tieren durch eine erhöhte Belastung durch Licht- und Lärmemissionen.

Auf die Unterlage 12.1 wird insoweit Bezug genommen.

#### 2.4.5.3.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

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

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und –schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 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.

Durch die Maßnahme entsteht ein Ausgleichsflächenbedarf von insgesamt 11.281 m<sup>2</sup> (Unterlage 12.1, Tabelle 1). Der notwendige Ausgleich wird durch die Ausgleichsmaßnahme A 1 auf Teilflächen der Grundstücke Flnrn. 1622/3 und

1622/13, Gemarkung Salzweg und die Ausgleichsmaßnahme A 2 auf einer Teilfläche des Grundstückes FlNr. 565/3, Gemarkung Salzweg, und die Ausgleichsmaßnahme A 3 auf bestehenden Straßenböschungen zwischen Bau-km 1+290 bis Bau-km 1+350 erbracht.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe können vollständig ausgeglichen werden.

#### **Ausgleichsmaßnahme A1**

Die 0,81 ha große Fläche im bereits verfüllten Bereich einer Erdkippe wird für die Erhaltung eines frühen Sukzessionsstadium mit lückigem Bewuchs offen gehalten. Neben der Anlage und Pflege von Kleingewässermosaiken mit temporären Tümpeln auf Rohboden für die Gelbbauchunke dient die Fläche auch der Anlage und Pflege von Habitatstrukturen für die Zauneidechse.

#### **Ausgleichsmaßnahme A2**

Auf der Ausgleichsmaßnahme A 2 werden auf einer Fläche von 0,24 ha extensive Wiesenrandstreifen und Saumstrukturen geschaffen. In den Wiesenrandstreifen werden zudem als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme Fortpflanzungsstätten für die Wiesenknopf-Ameisenbläulinge geschaffen, um die ökologische Funktion der von der Baumaßnahme betroffenen Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang zu erhalten.

#### **Ausgleichsmaßnahme A3**

Zusätzlich zu A 1 und A 2 sind zur Durchführung einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme für Schling- und Äskulapnatter bestehende Straßenböschungen bei Bau-km 1+290 bis Bau-km 1+350 mit einer Fläche von 370 m<sup>2</sup> als Ausgleichsfläche A 3 herzustellen.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe können vollständig ausgeglichen werden.

Als weitere landschaftspflegerische Maßnahmen sind verschiedene Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (auf die Unterlage 12.1 wird verwiesen). Gestaltungsmaßnahmen übernehmen in der Regel keine Ausgleichs- oder Ersatzfunktion. Sie liegen meist im Bereich direkter betriebsbedingter Beeinträchtigungen und dienen der Reduzierung visueller Beeinträchtigungen und der Einbindung des Vorhabens in die Umgebung.

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

Gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen rechtlich zu sichern und in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten. Der Unterhaltungszeitraum ist von der Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Für Eingriffe mit dauerhafter Überbauung von Flächen ist es aus naturschutzfachlicher Sicht notwendig, auch die entsprechenden Kompensationsflächen dauerhaft bereitzustellen und dem jeweiligen Pflegeziel entsprechend zu unterhalten (A 3.4.5).

Auf agrarstrukturelle Belange wurde Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Hinsichtlich der notwendigen Flächeninanspruchnahme für die Böschung wird auf die Ausführungen bei den Einzeleinwendungen verwiesen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), be-

steht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 14), soweit noch nicht erworben, aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen.

#### 2.4.5.3.3 Naturschutzrechtliche Abwägung

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

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

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

Berücksichtigt wurden auch die Belange des allgemeinen Artenschutzes und der sonstigen besonders geschützten Arten, die nach der Legalausnahme des § 44 Abs. 5 S. 5 BNatSchG nicht den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG unterliegen.

Der LBP berücksichtigt die Beeinträchtigungen von Biotopen und geschützten Lebensräumen und der dort vorkommenden Tier- und Pflanzenarten durch Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Damit dienen diese Maßnahmen auch dem Schutz der sonstigen allgemein oder besonders geschützten Arten.

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

#### 2.4.5.4 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 12.1 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.

Unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Belange wird das Vorhaben so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Die Forderungen der **unteren Naturschutzbehörde** im Landratsamt Passau (Schreiben vom 15.03.2010) sind mit den Auflagen A 3.4 und A 6.1.1 weitgehend berücksichtigt. Auch die von der unteren Naturschutzbehörde gewünschten Kontrollen hinsichtlich der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen wurden – soweit angezeigt – berücksichtigt. Grundsätzlich sind Verursacher von Eingriffen sowohl für die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation als auch für den Erfolg dieser Maßnahmen, d. h. das Erreichen der Kompensationsziele verantwortlich. Die Kompensation der Eingriffe ist nur dann erreicht, wenn keine erheblichen oder nachteiligen Beeinträchtigungen zurückbleiben. Landschaftspflegerische Maßnahmen sind damit erst vollendet, wenn sie ihre Funktion entsprechend den zeitlichen Vorgaben dauerhaft erfüllen.

Aus der „Erfolgspflicht“ ergibt sich daher für den Vorhabensträger auch die Pflicht, Nachkontrollen durchzuführen. Der Umfang der Nachkontrollen richtet sich nach den jeweiligen Anforderungen. Mit der Herstellungskontrolle wird die fachgerechte Ausführung der Kompensationsmaßnahmen entsprechend den festgelegten Vorgaben (Art, Lage, Umfang) überprüft. Darüber hinaus kann es erforderlich sein, nicht nur die Umsetzung, sondern auch die zielgerichtete Entwicklung der festgesetzten Maßnahmen durch entsprechende Pflege- und Funktionskontrollen sicher zu stellen.

Auch für die Funktionskontrollen gilt der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Je schutzwürdiger ein betroffenes Gut und/oder je unsicherer die Erfolgsaussichten einer Kompensationsmaßnahme sind, desto strengere Nachforderungen sind an die Nachkontrolle zu stellen. In einfachen Fällen reicht daher grundsätzlich eine Herstellungskontrolle.

Ein „Monitoring“ im Sinne eines Risikomanagements kann sich aber z. B. bei artenschutzrechtlichen Maßnahmen ergeben, etwa der Entwicklung eines Habitats.

Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet und muss nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geändert werden.

Hinsichtlich Wildschutzzäune wird auf die Ausführungen unter C 2.4.9.4 verwiesen.

## 2.4.6 Gewässerschutz

### 2.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. der Straßenbau an Gewässern, der 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 Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf wurde berücksichtigt.

### 2.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

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

Diese Einleitungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer 4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, 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.

Die gutachtliche Stellungnahme des **Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf, Servicestelle Passau**, wurde berücksichtigt.

### 2.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

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

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

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

Die Stellungnahme des **Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Deggendorf** (Schreiben vom 10.03.2011), ist in A 3.6.5 berücksichtigt.

Wegen der Forderung des **Bayerischen Bauernverbandes** (Schreiben vom 21.03.2011) zur Oberflächenentwässerung hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die einschlägigen Richtlinien und Vorschriften eingehalten werden. Das in den Planunterlagen dargestellte Entwässerungssystem wurde auch vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf begutachtet. Im Übrigen wird auf Auflage A 3.6.1 verwiesen.

Auf die Schließung von Zufahrten und höhengleichen Einmündungen kann nicht verzichtet werden. Zum Konzept der Baumaßnahme gehört, Einbiege- und Abbiegevorgänge bzw. das Kreuzen der Bundesstraße 12 zu minimieren. Dies trägt wesentlich dazu bei, die Verkehrssicherheit auf diesem Streckenabschnitt zu erhöhen. Wie im Einwendungsschreiben aufgeführt, werden die Einmündungen bei Bau-km 0+677 li (BWV Nr. 106) und bei Bau-km 1+055 li (BWV Nr. 111) rückgebaut. Ersatzwege gewährleisten eine ordnungsgemäße Anbindung der betroffenen Grundstücke an das öffentliche Wegenetz. Die Einmündung bei Bau-km 1+050 (BWV Nr. 110) wird den neuen Verhältnissen angepasst und durch eine Schranke (wie bisher) gesichert. Die Nutzung wird durch Einzelfallgenehmigungen ermöglicht. Hinsichtlich Zufahrten wird auch auf A 3.6.2 verwiesen.

Dem Gebot des sparsamen Umganges mit Grund und Boden ist der Vorhabenträger nachgekommen.

#### 2.4.8 Gemeindliche Belange

Einschränkungen der baulichen Entwicklung der Gemeinde Salzweg oder der Stadt Passau durch die Straßenbaumaßnahme sind nicht erkennbar. Entsprechende Planungen der Gemeinden liegen auch nicht vor.

Der Forderung der **Gemeinde Salzweg** (Schreiben vom 27.04.2011), die Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 101) in einer Breite von 6 m auszubauen, muss der Vorhabenträger nicht nachkommen. Der Querschnitt mit einer bituminös befestigten Fahrbahn von 3,5 m und 6 Aufweitungen auf 5,5 m für Begegnungsverkehr ist für den zu erwartenden Verkehr ausreichend bemessen. Dies trifft auch auf den weiterführenden 3 m breiten öffentlichen Feld- und Waldweg

mit wassergebundener Deckschicht (BWV Nr. 108) zu. Damit ist sichergestellt, dass abgeschnittene Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten.

Zur Herstellung einer anderen bzw. verbesserten Erschließung des Gewerbegebietes Kinsing kann der Vorhabenträger nicht verpflichtet werden, weil die bestehende Erschließung des Gewerbegebietes von der Baumaßnahme, außer durch die Anpassung der Gemeindeverbindungsstraße von Bau-km 1+385 bis 1+487 (BWV Nr. 112), nicht berührt wird. Der Vorhabenträger wäre aber laut seiner Stellungnahme grundsätzlich bereit die Gemeinde bei der Planung zu unterstützen. Die Anbindung zur Bundesstraße 12 (BWV Nr. 111) wird aus Gründen der Verkehrssicherheit geschlossen.

Die Schließung der Einmündung mit Schranke in die B 12 bei Bau-km 1+050 re ist vom Vorhabensträger nicht beantragt. Die Schließung wäre ggf. in dem dafür vorgesehenen Einzelverfahren zu prüfen. Der Vorhabenträger wird gemeinsam mit der Gemeinde eine Schließung prüfen.

Wegen des geforderten größeren Abstandes des Regenrückhaltebeckens (BWV Nr. 313) zur Kläranlage führt der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme aus, dass Erweiterungspläne für die Kläranlage nicht vorliegen. Auch im Verfahren wurden derartige Planungen nicht vorgetragen. Nach Angaben des Vorhabenträgers ist ein Verschieben der Regenrückhalteanlage aus topografischen Gründen mit verhältnismäßigen Mitteln nicht möglich.

Die Fläche ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde Salzweg als Fläche für die Land- und Forstwirtschaft dargestellt.

Hinreichend konkrete Erweiterungsabsichten für die Kläranlage, die das Regenrückhaltebecken in der Situierung unzulässig machen würden, liegen nicht vor. Unabhängig davon dürfte eine eventuelle Erweiterung der Kläranlage (in anderer Richtung) auch nicht grundsätzlich ausgeschlossen sein.

Insoweit kann unter Abwägung der Belange keine andere Entscheidung getroffen werden.

Lärmschutzmaßnahmen können nicht angeordnet werden, weil die rechtlichen Voraussetzungen nach dem BImSchG und der 16. BImSchV nicht vorliegen. Der Fall einer baulichen Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV) liegt nicht vor, weil kein durchgehender Fahrstreifen zwischen zwei Verknüpfungen hergestellt wird. Auch der Fall, dass die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) bzw. auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht werden, liegt nicht vor. Ebenso ist der Fall, dass bereits ohne Ausbau vorhandene Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch die Ausbaumaßnahme noch weiter erhöht werden, nicht gegeben. Für diese Beurteilung hat der Vorhabenträger der Regierung eine aktualisierte schalltechnische Berechnung mit dem Prognoseverkehr im Jahr 2030 vorgelegt. Falls während des Prognosezeitraumes (2030) ein durchgehender Fahrstreifen entsteht, sind weitere Entscheidungen durch die Planfeststellungsbehörde unter A 3.5 vorbehalten.

Über (freiwillige) Lärmsanierungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden. Hinsichtlich Immissionsschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen.

Den bestehenden Erdwall, der sich abgesenkt hat, wird der Vorhabenträger (wie auch im Erörterungstermin am 03.06.2014 bestätigt) in Form einer aufgesetzten Wand entsprechend den im Planfeststellungsbeschluss vom 26.06.1978 festgelegten Abmessungen (Höhe) wiederherstellen (A 6.1.2).

Das Konzept des Ausbaus der Bundesstraße 12 sieht vor, in verschiedenen Streckenabschnitten Zusatzfahrstreifen zur Entflechtung des Verkehrs herzustellen. Der Vorhabenträger hat dabei darauf zu achten, dass die Überholmöglichkeiten ausgewogen vorliegen. Insoweit ist der zusätzliche Fahrstreifen bei Salzweg in Richtung Passau zutreffend gewählt. Stadtauswärts vom Ortsende Passau bis zum Anschluss bei Kastenreuth befindet sich bereits eine Überholfahrspur in Richtung Freyung.

#### 2.4.9 Sonstige öffentliche Belange

##### 2.4.9.1 Ver- /Entsorgungsunternehmen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3.1 wird verwiesen.

Die Stellungnahme der **Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH** (Schreiben vom 09.03.2011 u.a.) wurde mit Auflage A 3.1.1 berücksichtigt.

Die Informationspflicht, die von der **Bayernwerk AG** (Schreiben vom 18.03.2011) verlangt wird, ist mit Auflage A 3.1.2 festgehalten.

Den Forderungen der **E.ON Netz GmbH** (Schreiben vom 17.03.2011) hinsichtlich der 110 KV Leitung Passau – Haitzendorf wird der Vorhabenträger nachkommen. Entsprechende Auflagen sind unter A 3.1.2 festgehalten.

##### 2.4.9.2 Fischereiliche Belange

Die Forderungen der **Fachberatung für Fischerei** beim Bezirk Niederbayern (Schreiben vom 07.02.2011) sind mit den Auflagen A 3.2 und A 3.7.2 berücksichtigt.

##### 2.4.9.3 Denkmalschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden. Baudenkmäler sind nicht betroffen. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Bodendenkmalschutzes hier vor. Das geplante Bauvorhaben wird nach vorliegenden Erkenntnissen nicht im Bereich von bekannten oder/und vermuteten Bodendenkmälern durchgeführt.

Sollten im Zuge der Bauausführung 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.

#### 2.4.9.4 Jagdliche Belange

Wegen der Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht muss nicht auf die Ausführung des Vorhabens verzichtet werden. Eine schonendere Gestaltung des Bauvorhabens erscheint aus den in C 2.4.2 genannten Gründen nicht vertretbar. Mit dem Anbau eines dritten Fahrstreifens wird die Bundesstraße zwar breiter, neue Durchschneidungen entstehen aber nicht.

Die Frage der Wertminderung der Jagdgebiete im Zuge des Baus von Straßen ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (Urteil vom 15.02.1996, BayVBl 1996, 761) nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern ggf. im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären.

Die Errichtung von Wildschutzzäunen und ggf. einer Grünbrücke, wie von der **unteren Jagdbehörde (Schreiben vom 31.03.2011)** sowie der **unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Passau** empfohlen und vom **Naturschutzbeirat der Stadt Passau** sowie vom **Bund Naturschutz** im Erörterungstermin gefordert, könnte nur mit erheblichem Aufwand hergestellt werden. In der Regel werden Wildschutzzäune nach den Wildschutzzäunrichtlinien nur an Autobahnen und zweibahnigen Straßen für notwendig gehalten. Da die Straße bestandsnah ausgebaut wird, ist nicht mit wesentlichen Verschlechterungen zu rechnen.

In der Planfeststellung ist grundsätzlich nicht über die Errichtung von Wildschutzzäunen oder sonstigen Leiteinrichtungen zu entscheiden. Nach herrschender Meinung ist dies Sache der Straßenbaubehörde. Der Vorhabenträger wird also von sich aus bei entsprechender Wilddichte Wildschutzzäune errichten, sofern dies bei den örtlichen Verhältnissen zweckmäßig erscheint und die hierzu erforderlichen Verfahren einleiten.

#### 2.4.9.5 Buslinien

Regionalbus Ostbayern GmbH:

Die Befahrbarkeit der Bundesstraße 12 mit Bussen bleibt erhalten. Während der Bauzeit können aber gewisse Einschränkungen durch kurzfristige Sperrungen, auch wenn laut Planunterlagen vorgesehen ist, den Verkehr auf der B 12 zweispurig aufrecht zu erhalten, nicht ausgeschlossen werden.

Hierüber muss in der Planfeststellung nicht entschieden werden.

#### 2.4.9.6 Wald

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

Die Erlaubnis zur Rodung ist zu erteilen, da keine Versagensgründe gemäß Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG vorliegen. Die Eingriffe in den Wald sind sehr gering. Eine Ersatzaufforstung ist daher nicht notwendig.

## **2.5 Private Einwendungen**

### **2.5.1 Allgemeine Bemerkungen zu grundsätzlichen Punkten:**

#### **2.5.1.1 Flächenverlust**

Für das Vorhaben werden rund 2,5 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch eine andere Lösung nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

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

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

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

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

#### **2.5.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen**

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die

Festsetzung von Schutzaufgaben ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Zum Lärmschutz wird insofern auf die Ausführungen unter C 2.4.4 verwiesen.

#### 2.5.1.2.1 Übernahme von Restflächen

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

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

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

#### 2.5.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

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

#### 2.5.1.2.3 Umwege

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

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

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

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

#### 2.5.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

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

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

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

#### 2.5.1.2.5 Vertretungskosten

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

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann des-

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

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

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

## 2.5.2 Einzelne Einwender

### 2.5.2.1 **Einwendernummer 1000** (Schreiben vom 06.04.2011)

Die grundsätzlichen Erwägungen zur Notwendigkeit des Ausbaus der Bundesstraße 12 sind vorstehend dargestellt. Insbesondere auf oben gemachte Ausführungen unter C 2.3 und auf C 2.4.2 wird verwiesen.

Lärmschutzmaßnahmen können nicht angeordnet werden, weil die rechtlichen Voraussetzungen nicht vorliegen. Durch den Ausbau der Bundesstraße 12 bei Salzweg liegt zwar ein erheblicher baulicher Eingriff vor, aber keine wesentliche Änderung im Sinn der 16. BImSchV. Der Beurteilungspegel des Verkehrslärms wird durch den erheblichen baulichen Eingriff jedoch nicht um mindestens 3 dB(A) zunehmen oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht werden. Auch der Fall des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV, dass bereits ohne Ausbau vorhandene Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch die Ausbaumaßnahme noch weiter erhöht werden, liegt nicht vor. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind daher nicht anzuwenden. Der Verkehrslärmschutz ist auch unter C 2.4.4 ff. behandelt. Hierauf wird verwiesen. Freiwillige Lärmschutzmaßnahmen können von der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet werden.

Die im Planfeststellungsbeschluss vom 26.06.1978 festgelegten Abmessungen des Erdwalls im Bereich Angl, der sich zum Teil abgesenkt hat, wird der Vorhaben-träger im Zuge der Baumaßnahme in Form einer aufgesetzten Wand wiederherstellen (A 6.1.2).

**2.5.2.2 Einwendernummer 2000**  
(Schreiben vom 07.03.2011)

Wegen der grundsätzlichen Notwendigkeit des Straßenbaus und der Gestaltung der Straße wird auf die vorstehenden Ausführungen, insbesondere unter C 2.3 und C 2.4.2 verwiesen. Möglichkeiten einer schonenderen Gestaltung des Bauvorhabens werden unter Abwägung aller Belange nicht gesehen.

Die geforderten Lärmschutzmaßnahmen können nicht angeordnet werden, weil die rechtlichen Voraussetzungen nach dem BImSchG und der 16. BImSchV nicht vorliegen. Der Fall einer baulichen Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV) liegt nicht vor, da kein durchgehender Fahrstreifen zwischen zwei Verknüpfungen hergestellt wird. Auch der Fall, dass die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) bzw. auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht werden, liegt nicht vor. Ebenso ist der Fall, dass bereits ohne Ausbau vorhandene Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch die Ausbaumaßnahme noch weiter erhöht werden, nicht gegeben. Im Übrigen wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen.

Freiwillige Lärmschutzmaßnahmen können von der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet werden.

Hinsichtlich des Erdwalles an der B 12 im Bereich Angl, der sich zum Teil abgesenkt hat, wird der Vorhabenträger im Zuge der Baumaßnahme die im Planfeststellungsbeschluss vom 26.06.1978 festgelegten Abmessungen in Form einer aufgesetzten Wand wiederherstellen. Die Zusage ist in A 6.1.2 festgehalten.

**2.5.2.3 Einwendernummer 7000**  
(Schreiben vom 13.03.2011)

Die Planrechtfertigung und Planungsvarianten sind unter C 2.3 und C 2.4.2 behandelt. Einwendungen hierzu wurden nicht erhoben. Die Planlösung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die vorzugswürdige Lösung.

Wie unter C 2.4.4 ff. ausgeführt, können aktive Lärmschutzmaßnahmen von der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet werden, da die rechtlichen Voraussetzungen der 16. BImSchV nicht vorliegen. Es liegt keine wesentliche Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV vor, da kein zusätzlicher durchgehender Fahrstreifen zwischen zwei Verknüpfungen hergestellt wird. Die Verlängerung des Überholstreifens bis zum Knoten Salzweg-Nord, um aktive Lärmschutzmaßnahmen auszulösen, kann von der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet werden, da dies das Konzept des beantragten Vorhabens abändern würde. Auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. wird verwiesen. Auch die weiteren Tatbestände der 16. BImSchV liegen nicht vor. Die Beurteilungspegel werden durch den baulichen Eingriff nicht um mindestens 3 dB(A) bzw. auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Auch der Fall, dass bereits ohne Ausbau vorhandene Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch die Ausbaumaßnahme nicht noch weiter erhöht werden, liegt nicht vor. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind deshalb nicht anzuwenden.

In A 3.5 sind aber weitere Entscheidungen vorbehalten, falls im planfestgestellten Bereich ein durchgehender dritter Fahrstreifen während des Prognosezeitraumes (2030) entsteht.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Verkehrslärberechnung unter Mitwirkung des Sachgebietes für Immissionsschutz überprüft. Zu rechnen ist im Jahr 2030 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 12.955 Kfz, davon 928

Kfz/24h Schwerverkehrsanteil. Die Prognose ist nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen und die Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen nachvollziehbar und muss nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht korrigiert werden. Bei der Berechnung können nur die nach der Straßenverkehrsordnung zulässigen Geschwindigkeiten angesetzt werden, da nur die vom bestimmungsgemäßen Gebrauch der Straße herrührenden Lärmimmissionen Beachtung finden können. Soweit sich Kraftfahrer nicht an die Verkehrsregeln halten, hat dies nicht der Vorhabensträger zu verantworten. Für PKWs wurde bei der Verkehrslärberechnung die höchst zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h und für LKWs die höchst zulässige Geschwindigkeit von 80 km/h angesetzt. Die maßgeblichen Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV sind nicht durch örtliche Schallmessungen zu ermitteln, sondern nach Maßgabe der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. den maßgeblichen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu berechnen. Verkehrslärmmessungen sind vom Gesetz nicht vorgesehen. Auf die Ausführungen unter C 2.4.4 wird verwiesen.

Konkret ergeben sich laut schalltechnischer Berechnung (Deckblatt vom 23.09.2014) - unter Berücksichtigung des vom Vorhabenträger zugesagten lärmindernden Belages (- 2dB(A)) - beim Immissionsort 11 maximale Beurteilungspegel von 55,8 dB(A) am Tag und 48,8 dB(A) in der Nacht. Diese Pegel liegen sogar unter den Grenzwerten der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete (59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht).

Über ggf. vorgesehene (freiwillige) Lärmsanierungsmaßnahmen ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

Den bestehenden Erdwall, der sich abgesenkt hat, wird der Vorhabenträger in Form einer Wand entsprechend den im Planfeststellungsbeschluss vom 26.06.1978 festgelegten Abmessungen (Höhe) wiederherstellen (A 6.1.2).

2.5.2.4 **Einwendernummer 7001**  
(Schreiben vom 10.04.2011)

Es wird auf die oben gemachten Ausführungen unter C 2.5.2.3 und C 2.4.4 verwiesen.

2.5.2.5 **Einwendernummer 7002**  
(Schreiben vom 25.04.2011)

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

Wegen der im Einwendungsschreiben aufgeworfenen Fragen zum Immissionsschutz wird zunächst auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen. Hier ist u.a. aufgeführt, dass vom Gesetz (§ 3 16. BImSchV) keine Lärmmessungen, sondern Immissionsberechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) vorgesehen sind. Bei der Berechnung können nur die nach der Straßenverkehrsordnung zulässigen Geschwindigkeiten angesetzt werden, da nur die vom bestimmungsgemäßen Gebrauch der Straße herrührenden Lärmimmissionen Beachtung finden können. Für PKWs wurde bei der Verkehrslärberechnung die höchst zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h und für LKWs die höchst zulässige Geschwindigkeit von 80 km/h angesetzt. Soweit sich Kraftfahrer

nicht an die Verkehrsregeln halten, hat dies nicht der Vorhabensträger zu verantworten.

Die Ermittlung der Verkehrsprognose erfolgte nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen auch unter Berücksichtigung der amtlichen Verkehrszählungen der Vorjahre. Diese Methode ist geeignet und stößt auf keine Bedenken. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen würden, liegen nicht vor. Auf die Ausführungen unter C 2.4.4.1.2 (Ermittlung der Beurteilungspegel) wird verwiesen.

Lärmschutzmaßnahmen können nicht angeordnet werden, weil der Fall einer baulichen Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV) zwischen zwei Verknüpfungen nicht vorliegt und weil die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) bzw. auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht nicht erhöht werden, oder bereits ohne Ausbau vorhandene Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch die Ausbaumaßnahme nicht noch weiter erhöht werden. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind deshalb nicht anzuwenden (C 2.4.4 ff.). Diese Aussage kann nach Einschätzung des Sachgebietes Immissionsschutz bei der Regierung mit Hilfe der schalltechnischen Berechnung (Immissionsorte 2 bis 13) zuverlässig getroffen werden. Eine gesonderte Berechnung für das Gebäude auf FlNr. 1621/6, Gemarkung Salzweg, ist daher nicht erforderlich. Günstig hinsichtlich Immissionsschutz wirkt sich der vom Vorhabenträger zugesagte lärmindernde Belag (A 3.5) aus.

Über ggf. vorgesehene (freiwillige) Lärmsanierungsmaßnahmen ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

Den bestehenden Erdwall, der sich abgesenkt hat, wird der Vorhabenträger in Form einer Wand entsprechend den im Planfeststellungsbeschluss vom 26.06.1978 festgelegten Abmessungen (Höhe) im Zuge der Baumaßnahme wiederherstellen (A 6.1.2).

#### 2.5.2.6 **Einwendernummer 7003** (Schreiben vom 18.03.2011)

Auf das Vorhaben kann aus den oben genannten Gründen (C 2.3) nicht verzichtet werden. Eine schonendere Gestaltung ist unter Abwägung aller Belange nicht vertretbar. Auf C 2.4.2 wird verwiesen.

Die geforderten Lärmschutzmaßnahmen können nicht angeordnet werden, weil die Voraussetzungen nach dem BImSchG und der 16. BImSchV nicht vorliegen. Der Fall einer baulichen Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV) wäre nur dann gegeben, wenn die Straße einen zusätzlichen Fahrstreifen in einem Streckenabschnitt zwischen zwei Verknüpfungen (Anschlussstelle oder Knotenpunkt) mit dem übrigen Straßennetz erhält (BVerwG Urteil vom 23.11.2005, Az 9 A 28/04, in juris). Diese Regelung soll dem Umstand Rechnung tragen, dass die Schaffung eines zusätzlichen Fahrstreifens zwischen zwei Verknüpfungspunkten mit dem übrigen Straßennetz typischerweise auch zu mehr Verkehr führt. Auch die anderen Voraussetzungen einer „wesentlichen Änderung“ liegen nicht vor. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind deshalb nicht anzuwenden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C 2.4.4 verwiesen.

Der geforderte Einfädelstreifen in Richtung Passau beim Knotenpunkt Kastenreuth liegt außerhalb der Planfeststellung und ist maßnahmenbedingt nicht veranlasst. Insoweit kann in der Planfeststellung nicht darüber entschieden werden.

2.5.2.7 **Einwendernummer 7004**  
(Schreiben vom 18.03.2011)

Die Einwendungen sind unter C 2.5.2.6 behandelt. Hierauf wird verwiesen.

2.5.2.8 **Einwendernummer 7005**  
(Schreiben vom 30.03.2011)

Die Gründe für die Notwendigkeit des Straßenbaus und die Gestaltung des dreistreifigen Ausbaus sind vorstehend erläutert (C 2.3, C 2.4.2 usw.). Möglichkeiten einer anderen Gestaltung des Bauvorhabens, mit der das Grundstück Flnr. 1621/5, Gemarkung Salzweg, sowie das Anwesen besser geschont würden, werden nicht gesehen. Die Verbreiterung der Bundesstraße 12 ist in diesem Bereich aus trassierungstechnischen sowie wirtschaftlichen Gründen und aus Gründen des Immissionsschutzes für Salzweg im Westen gewählt und die Schließung von Zufahrten und Einmündungen ist aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig. Als Ersatz für die Zufahrten zur Bundesstraße 12 (z. B. BWV Nrn. 106 und 111) wird die Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 101) zur Kläranlage parallel zur Bundesstraße 12 gebaut. Über diesen Parallelweg ist künftig auch das Anwesen auf dem Grundstück Flnr. 1621/5, Gemarkung Salzweg, erschlossen.

Die Verkehrslärmbelastung wurde untersucht (Planunterlage 11, Deckblatt). Im Ergebnis wurden für den Immissionsort 1 - unter Berücksichtigung des vom Vorhabenträger zugesagten lärmindernden Belages (-2 dB(A)) - Beurteilungspegel von (vor dem Ausbau) 61,2 dB(A) am Tag und 54,2 dB(A) in der Nacht und (nach dem dreistreifigen Ausbau) 63,1 dB(A) am Tag und 56,1 dB(A) in der Nacht berechnet. Die Beurteilungspegel werden also nicht um 3 dB(A) erhöht bzw. werden nicht auf 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Lärmschutzmaßnahmen können deshalb nicht angeordnet werden.

Hinsichtlich Immissionsschutz wird auch auf die Ausführungen unter C 2.4.4 ff. verwiesen und wegen der befürchteten Schadstoffbelastung auf die Ausführungen unter C 2.4.4.2.

Über Entschädigungsfragen hinsichtlich der befürchteten Wertminderung des Anwesens ist in der Planfeststellung nicht zu entscheiden, weil Grundabtretung aus dem Grundstück erfolgt.

2.5.2.9 **Einwendernummer 7006**  
(Schreiben vom 30.03.2011)

Die Einwendungen sind unter C 2.5.2.8 behandelt. Hierauf wird verwiesen.

2.5.2.10 **Einwendernummer 7007**  
(Schreiben vom 05.04.2011)

Die grundsätzlichen Erwägungen zur Notwendigkeit des Straßenbaus sind vorstehend dargestellt. Insbesondere auf die Ausführungen unter C 2.3 und C 2.4.2 wird verwiesen. Weil Zufahrten und Einmündungen zur Bundesstraße 12 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geschlossen werden, wird die Straße zur Kläranlage, die zum Teil schon vorhanden ist, ausgebaut.

Der Forderung, auf den Eingriff in das Grundstück Flnr. 1622/19, Gemarkung Salzweg, infolge dieses Ausbaus zu verzichten, ist der Vorhabenträger zum Teil

nachgekommen. Mit der Planänderung vom 20.02.2012 wird die Gemeindeverbindungsstraße (BWV Nr. 101) nach Westen verschoben, so dass kein dauerhafter Erwerb aus dem Grundstück mehr notwendig ist und sich die vorübergehende Beanspruchung von bislang 90 m<sup>2</sup> auf 5 m<sup>2</sup> verringert. Zur Einhaltung der Sicht verbleibt aber eine dauernde Beschränkung des Grundstückes von 40 m<sup>2</sup>. Über Entschädigungsfragen ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

2.5.2.11 **Einwendernummer 7008**  
(Schreiben vom 24.04.2011)

Das Vorhaben ist in der planfestgestellten Form notwendig (C 2.3). Eine andere Gestaltung der Straße wird unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht für vertretbar gehalten (C 2.4.2). Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass der Grundbedarf bei den Grundstücken Flnrn. 506, 521/1 und 521, jeweils Gemarkung Salzweg, so gering wie möglich ausfällt. Deshalb ist der Vorhabenträger auch in Abstimmung mit der Gemeinde Salzweg der Forderung nachgekommen, auf den öFW am Bauende (BWV Nr. 113) zu verzichten. Damit kann der Grunderwerb beim Grundstück Flnr. 506 von bislang 835 m<sup>2</sup> auf 340 m<sup>2</sup> verringert werden. Vorübergehend sind während der Bauausführung 455 m<sup>2</sup> notwendig (ehemals 230 m<sup>2</sup>). Die Planänderung wurde in die Planunterlagen übernommen. Möglichkeiten, den Grundbedarf weiter zu reduzieren, werden nicht gesehen. So erfolgt die Verbreiterung der Bundesstraße im Bereich der Brücke bei Bau-km 1+491 beidseitig, weil damit das Bauwerk erhalten werden kann. Eine einseitige Verbreiterung hätte zwar Vorteile bei der Baudurchführung und weil Eingriffe nur auf einer Böschung erfolgen müssten, hätte aber den Nachteil, dass die Brücke neu hergestellt werden müsste.

Die Böschungsneigung ist in diesem Bereich mit einer Böschungsneigung von 1 : 2 vorgesehen. Die vom Vorhabenträger durchgeführten Bodenaufschlüsse der bestehenden Böschungen in diesem Bereich haben tonige, feinsandige Bodenschichten ergeben. Der geotechnische Bericht vom 09.05.2008 liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Die Untersuchung ist plausibel und nachvollziehbar und führt zu dem Ergebnis, dass abweichend von der Regelböschungsneigung eine flachere Neigung notwendig ist. In A 6.1.4 ist aber angeordnet, dass in detaillierteren baubegleitenden Baugrunduntersuchungen zu prüfen ist, ob die Einschnittsböschungen ab ca. Bau-km 1+300 bis zum Bauende ggf. doch steiler als mit einer Neigung von 1 : 2 hergestellt werden können.

Technische Sicherungsmaßnahmen werden unter anderem wegen des höheren Kostenaufwandes in der Herstellung und des höheren Aufwandes in der Unterhaltung nicht angeordnet. Der Eingriff, der mit der Flächeninanspruchnahme verbunden ist, wird nicht verkannt. Die Nachteile und die Kosten einer Erhöhung der Böschungsneigung mit technischen Mitteln würden jedoch zu der damit erreichbaren Verringerung der Flächeninanspruchnahme in keinem angemessenen Verhältnis stehen.

Auf Grund der Baumaßnahme wird es auch notwendig, die westlich auf der Flnr. 557/2 gelegene Gemeindeverbindungsstraße zu verschieben.

Die Planfeststellung regelt die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Der „Grundsatz der Problembewältigung“ fordert, dass die Funktionsfähigkeit anderer Anlagen durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird. Infolge dessen ist als Folge der Baumaßnahme die Gemeindeverbindungsstraße in dem betroffenen Bereich anzupassen. Die Änderung der Gemeindeverbindungsstraße (BWV-Nr. 112) richtet sich nach der derzeit gegebenen Bedeutung und Funktion der Gemeindeverbin-

dungsstraße. Die Anpassung erfolgt nur in diesem notwendigen Umfang im Hinblick auf die derzeit geltenden technischen Anforderungen. Mit der vom Vorhabenträger gewählten Aufweitung im Kurvenbereich wurde insoweit eine vernünftige und flächensparende Lösung gewählt.

Folgemaßnahmen dürfen aber grundsätzlich nicht über Anschluss und Anpassung des vorhandenen Wegenetzes hinausgehen. Dies wäre bei der Änderung des Straßenverlaufs der GVS in diesem Bereich durch die geforderte Verlegung nach Westen der Fall. Die Verlegung würde zu einer nicht maßnahmebedingten Änderung der Konzeption der Gemeindeverbindungsstraße führen und daher über den Umfang der Bewältigung der Folgen der planfestgestellten Baumaßnahme hinausgehen.

Ebenfalls keine maßnahmebedingte Folge wäre der geforderte Ausbau des von der Anschlussstelle Kastenreuth bis zur Kläranlage führenden Parallelwegs als Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet Kinsing. Die Weiterführung der GVS als öffentlicher Feld- und Waldweg dient als Ersatz für die Schließung der Einmündung in die B 12 bei Bau-km 0+677 li, der Anbindung des öffentlichen Feld- und Waldwegs (Fl.Nr. 565/2) sowie der Zufahrt zum Regenrückhaltebecken. Der Anschluss des Gewerbegebiets Kinsing wäre eine neue Funktion, die über die Entscheidungskompetenz der Planfeststellungsbehörde hinausgeht. Dies erfordert ein eigenes Konzept des zuständigen Straßenbaulastträgers (Gemeinde).

#### 2.5.2.12 **Einwendernummer 7009** (Schreiben vom 11.04.2011)

Wegen der generellen Planungsentscheidung wird zunächst auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Ein Verzicht auf das Vorhaben wäre nicht vertretbar (C 2.3). Möglichkeiten einer anderen Gestaltung der Straße, die den Grundbedarf mindern würden, werden unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht gesehen. Die Verbreiterung der Bundesstraße 12 erfolgt bis Bau-km 1+330 -wie in C 2.4.2 beschrieben- nach Westen in Richtung des Waldgrundstückes FlNr. 565, Gemarkung Salzweg, weil dies trassierungstechnisch und wirtschaftlich die günstigere Lösung darstellt. Die Eingriffe erfolgen dann nur an einer Böschung und die Baustelle kann so aus baubetrieblicher Sicht wesentlich einfacher gestaltet werden. Außerdem rückt durch eine Verbreiterung in Richtung Westen die Fahrbahn nicht näher an die Wohnbebauung von Salzweg heran.

Der Forderung, die Böschung im Bereich des Grundstückes FlNr. 565, Gemarkung Salzweg, steiler als 1 : 2 auszuführen wird mit der Auflage A 6.1.3 zum Teil nachgekommen. Der geotechnische Bericht vom 09.08.2008 zeigt, dass in etwa bei Bau-km 1+190 (Schürfe 4) die „Bodenschicht 2“ (Sand, schwach schluffig, schwach kiesig) anzutreffen ist. Laut Bodengutachten wird die Regelböschungsneigung im Bereich der Bodenschicht 2 in statischer Hinsicht größtenteils ausführbar sein. Bei den Schürfen 5 und 6 (bei ca. Bau-km 1+430 li und ca. Bau-km 1+420 re) und bei der Bohrsondierung 1 (bei ca. Bau-km 0+970) ist die „Bodenschicht 1“ (Ton schluffig, feinsandig) anzutreffen. Hier werden im Bereich des Grundstückes FlNr. 565 laut Gutachten mutmaßlich flachere Böschungsneigungen oder Böschungssicherungsmaßnahmen erforderlich. Dies ist in baubegleitenden Baugrunduntersuchungen zu prüfen (A 6.1.3).

Technische Sicherungsmaßnahmen werden unter anderem wegen des höheren Kostenaufwandes in der Herstellung und des höheren Aufwandes in der Unter-

haltung nicht angeordnet. Die Nachteile und die Kosten einer Erhöhung der Böschungsneigung mit technischen Mitteln würden zu der damit erreichbaren Verringerung der Flächeninanspruchnahme in keinem angemessenen Verhältnis stehen.

Die in der Planunterlage 14 beim Grundstück Flnr. 565 als vorübergehend in Anspruch zu nehmen gekennzeichnete Fläche von 1.250 m<sup>2</sup> wird nicht als Lagerfläche, sondern als Arbeitsraum während der Baumaßnahme benötigt. Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme zugesagt, dass Rodungen äußerst restriktiv erfolgen sollen (Maßnahme M 1 der Unterlage 12). Verzichtet werden kann auf o. g. Arbeitsfläche aber nicht. Angeschnittene Waldränder werden in Abstimmung mit dem Grundeigentümer und dem zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten durch geeignete standortheimische Sträucher und Laubbäume unterpflanzt, um einen stabilen Waldrand zu schaffen (A 3.7.2).

Wegen der Schließung der Einmündung bei Bau-km 1+055 li (BWV Nr. 111) kommt man unter Abwägung der geltend gemachten und erkennbaren Belange zu dem Ergebnis, dass ein Beibehalten der Anbindung aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ausscheidet und der künftige Anfahrtsweg zumutbar ist.

Es wird nicht verkannt, dass sich die Wegeverbindung zwischen der Hofstelle und den forstwirtschaftlichen Flächen (Flnrn. 563,564 und 565, jeweils Gemarkung Salzweg) durch den Wegfall der Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei Bau-km 1+055 li (BWV Nr. 111) in die B 12 verlängert.

Die Grundstücke sind aber zukünftig über die Gemeindeverbindungsstraße zur Kläranlage (BWV Nr. 101) und weiterführend über einen öffentlichen Feld- und Waldweg (BWV Nr. 108) über das öffentliche Straßennetz in zumutbarer Weise erreichbar.

Werden Landwirte oder landwirtschaftlich Tätige auf neue Wegeverbindungen zu ihren Betriebsgrundstücken verwiesen, so müssen diese trotz der damit verbundenen Umwege zumutbar sein; verbleibende Nachteile sind dann entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Zumutbar ist ein Ersatzweg nicht erst dann, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit (BVerwG Urteil vom 21.12.2005, Az 9A 12/05, in juris). Eine solche ist hier zukünftig über die Gemeindeverbindungsstraße zur Kläranlage (BWV Nr. 101) und weiterführend über einen öffentlichen Feld- und Waldweg (BWV Nr. 108) gegeben. Es handelt sich um einen Mehrweg von maximal ca. 2,5 km. Im Hinblick auf die Wirtschaftserfordernisse der anliegenden Waldgrundstücke ist ein Umweg in diesem Rahmen nach ständiger Rechtsprechung zumutbar.

Das Konzept des Ausbaus der Bundesstraße 12 zwischen Passau und Freyung sieht vor, in verschiedenen Streckenabschnitten Überholfahrstreifen zur Entflechtung des Verkehrs herzustellen. Der Vorhabenträger hat dabei darauf zu achten, dass die Überholmöglichkeiten ausgewogen vorliegen. Insoweit ist der zusätzliche Fahrstreifen bei Salzweg in Richtung Passau im Rahmen des Gesamtkonzeptes zutreffend gewählt. Stadtauswärts vom Ortsende Passau bis zum Anschluss bei Kastenreuth befindet sich bereits eine Überholfahrspur in Richtung Freyung.

Über Entschädigungsfragen aus Grundabtretung ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

## **2.6 Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der Bundesstraße 12 bei Salzweg auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

## **2.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

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

## **3. 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 vor 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, 12.11.2014  
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 und der Gemeinde Salzweg zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.