

**Regierung von Niederbayern**



**Planfeststellungsbeschluss**

**Bundesautobahn A 94, München - Pocking**

**Neubau von Malching bis Kirchham**

**Bau-km 20+300 bis Bau-km 26+275**

**und**

**Staatsstraße 2110, Pfarrkirchen - Mittich**

**Verlegung bei Moos/Tutting**

**Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+920**

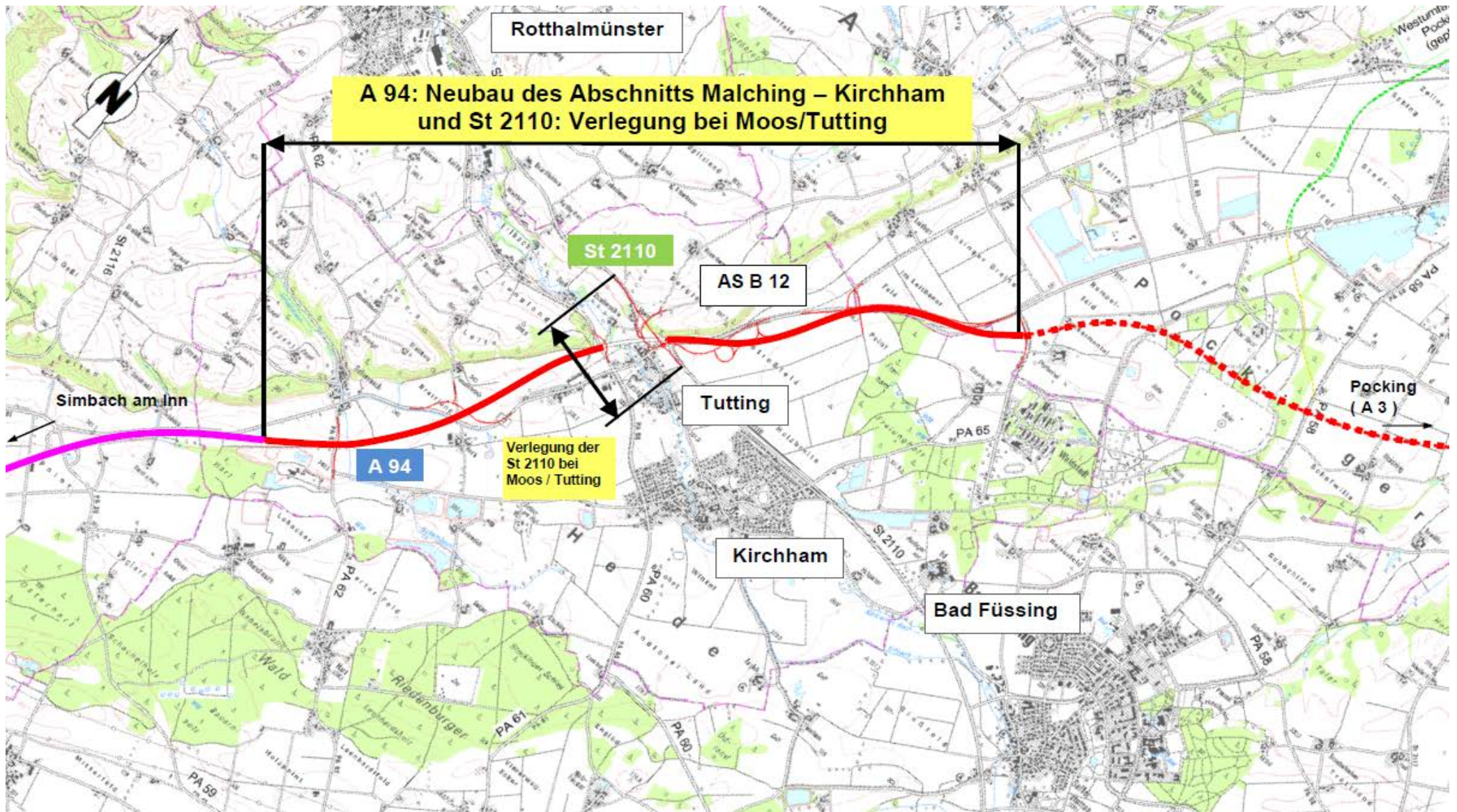
## Inhaltsverzeichnis

Deckblatt.....	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u> .....	2
<u>Skizze der Vorhaben</u> .....	5
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u> .....	6
<b>A Tenor</b> .....	8
1. <u>Feststellung des Plans</u> .....	8
2. <u>Festgestellte Planunterlagen</u> .....	8
3. <u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u> .....	10
3.1 Unterrichtungspflichten .....	10
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung .....	11
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen) .....	12
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz .....	15
3.5 Bodenschutz .....	18
3.6 Verkehrslärmschutz.....	18
3.7 Landwirtschaft .....	18
3.8 Sonstige Nebenbestimmungen.....	19
3.8.1 Bodendenkmäler .....	19
3.8.2 Wald.....	20
3.8.3 Versorgungsleitungen.....	20
3.9 Zusagen der Vorhabenträger .....	21
4. <u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u> .....	22
4.1 Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers .....	22
4.2 Grundwasserbenutzungen im Bereich der Einhausung Tutting während der Bau- und Betriebsphase der A 94.....	25
5. <u>Straßenrechtliche Verfügungen nach FStrG und BayStrWG</u> .....	27
6. <u>Entscheidungen über Einwendungen</u> .....	28
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen.....	28
6.2 Zurückweisungen .....	30
7. <u>Sofortige Vollziehbarkeit</u> .....	30
8. <u>Kostenentscheidung</u> .....	30
<b>B Sachverhalt</b> .....	31
1. <u>Beschreibung der Vorhaben</u> .....	31
2. <u>Vorgängige Planungsstufen</u> .....	33
2.1.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.....	33
2.1.2 Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern .....	34
2.2 Raumordnung / Landesplanung .....	34
2.3 Linienbestimmung nach § 16 FStrG .....	34

2.4	Regionalpläne, Bauleitpläne .....	35
3.	<b><u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u></b> .....	35
C	<b><u>Entscheidungsgründe</u></b> .....	38
1.	<b><u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u></b> .....	38
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Art. 78 BayVwVfG, Folgemaßnahmen) .....	38
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen .....	39
2.	<b><u>Umweltverträglichkeitsprüfung</u></b> .....	39
2.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG) .....	39
2.2	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG) .....	85
2.3	Ergebnis .....	92
3.	<b><u>Materiell-rechtliche Würdigung</u></b> .....	93
3.1	Rechtmäßigkeit der Planungen (grundsätzliche Ausführungen) .....	93
3.2	Abschnittsbildung .....	93
3.3	Planrechtfertigung .....	96
3.4	<b>Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b> .....	99
3.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung .....	99
3.4.2	Planungsvarianten .....	100
3.4.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt) .....	107
3.4.4	Immissionsschutz / Luftreinhaltung / Bodenschutz .....	109
3.4.4.1	Verkehrslärmschutz .....	109
3.4.4.1.1	§ 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw. ....	110
3.4.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge .....	110
3.4.4.1.3	Verkehrslärmberechnung .....	111
3.4.4.1.4	Ergebnis .....	113
3.4.4.2	Schadstoffbelastung .....	117
3.4.4.3	Bodenschutz .....	117
3.4.5	Naturschutz- und Landschaftspflege .....	119
3.4.5.1	Verbote .....	119
3.4.5.1.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen. ....	119
3.4.5.1.2	Besonderer und strenger Artenschutz .....	121
3.4.5.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange .....	152
3.4.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) .....	153
3.4.5.3.1	Eingriffsregelung .....	153
3.4.5.3.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen .....	154
3.4.5.3.3	Verbleibende Beeinträchtigungen .....	154
3.4.5.3.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung .....	158

3.4.6	Gewässerschutz.....	165
3.4.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung .....	165
3.4.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse .....	168
3.4.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang .....	169
3.4.8	Belange der Gemeinden.....	175
3.4.9	Sonstige öffentliche Belange .....	177
3.4.9.1	Trinkwasserversorgungsunternehmen / Wasserschutzgebiete .....	177
3.4.9.2	Träger von Versorgungsleitungen.....	180
3.4.9.3	Ausgestaltung der A 94 im Tunnelbereich bei Tutting-Brandschutz	181
3.4.9.4	Denkmalschutz .....	182
3.4.9.5	Fischerei .....	183
3.4.9.6	Jagd.....	184
3.4.9.7	Wald .....	186
<b>3.5</b>	<b>Private Einwendungen .....</b>	<b>187</b>
3.5.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden .....	187
3.5.1.1	Flächenverlust .....	187
3.5.1.2	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen.....	188
3.5.1.2.1	Übernahme von Restflächen.....	189
3.5.1.2.2	Ersatzlandgestellung.....	189
3.5.1.2.3	Umwege .....	189
3.5.1.2.4	Nachteile durch Bepflanzung .....	190
3.5.1.2.5	Vertretungskosten.....	190
3.5.2	Einzelne Einwender.....	191
<b>3.6</b>	<b>Gesamtergebnis.....</b>	<b>240</b>
<b>3.7</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....</b>	<b>240</b>
<b>4.</b>	<b><u>Sofortige Vollziehbarkeit</u> .....</b>	<b>241</b>
<b>5.</b>	<b><u>Kostenentscheidung</u> .....</b>	<b>241</b>
	<b><u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>.....</b>	<b>241</b>
	<b><u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u> .....</b>	<b>243</b>

## Skizze der Straßenbauvorhaben



## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl.	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVI
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer

FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI.	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.11-8/A 94

**Vollzug des FStrG und des BayStrWG;  
Bundesautobahn A 94, München - Pocking  
und Staatsstraße 2110, Pfarrkirchen - Mittich;  
Planfeststellung für den Neubau der A 94 von Malching bis Kirchham (Bau-km 20+300 bis Bau-km 26+275) und  
für die Verlegung der St 2110 bei Moos/Tutting (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+920) im  
Gebiet der Gemeinde Kirchham und der Stadt Pocking (Landkreis Passau)**

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Tenor**

#### **1. Feststellung des Plans**

##### **1.1 Zusammentreffen mehrerer Vorhaben**

Die Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 94 zwischen Malching und Kirchham (Bau-km 20+300 bis Bau-km 26+275) und für die Verlegung der St 2110 bei Moos/Tutting (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+920) werden gemäß Art. 78 BayVwVfG zusammengefasst.

##### **1.2 Planfeststellung**

Der Plan für diese Vorhaben mit den aus den Ziffern 3, 4 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern vom 2.3.2015 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 vier Ordner mit folgenden Unterlagen:

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
<b><u>Ordner 1</u></b>		
1, mit Anhängen 1 - 5	Erläuterungsbericht, Deckblattfassung vom 2.3.2015	
2	Übersichtskarte vom 31.1.2013 (nachrichtliche Anlage)	1 : 50.000
3	Übersichtslageplan vom 31.1.2013, mit Roteintragungen	1 : 25.000
6, Blatt 1 - 11	Straßenquerschnitt vom 31.1.2013	1 : 50/1 : 100
7.1, Blatt 1 - 6	Lageplan vom 31.1.2013, Blatt 1, 2, 3a, Deckblattfassung vom 2.3.2015	1 : 2.000



Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
7.2	Bauwerksverzeichnis, Deckblattfassung vom 2.3.2015	
7.3, Blatt 1 und 1a	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen vom 31.1.2013 für den endgültigen Zustand (Bl. 1) und die vorübergehende Überleitung auf die B 12 (Bl. 1a)	1 : 5.000
8, Blatt 1 - 3b	Höhenplan A 94 vom 31.1.2013	1 : 2.000/200
<u>Ordner 2</u>		
8, Blatt 4 - 15	Höhenplan St 2110 und weiterer Straßen vom 31.1.2013	1 : 2.000/200 1 : 1.000/100
11.1	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen vom 31.1.2013, mit Roteintragungen	
11.2, Blatt 1 - 3	Lageplan zur schalltechnischen Berechnung vom 31.1.2013, mit Roteintragungen	1 : 5.000
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil, Deckblattfassung vom 2.3.2015	
12.2	Legende zum landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan vom 31.1.2013	
12.2, Blatt 1 und 2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Blatt 1, Deckblattfassung vom 2.3.2015	1 : 5.000
12.3	Legende zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 31.1.2013	
12.3, Blatt 1 - 3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 31.1.2013, Blatt 1, Deckblattfassung vom 2.3.2015	1 : 5.000
12.4	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, Deckblattfassung vom 2.3.2015	
13.1	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen - Regenwasserbehandlungsanlagen mit Anlagen 1 bis 4 vom 31.1.2013	
13.1, Blatt 1 - 5	Lageplan Entwässerung und Querschnitte Versickerungsanlage und Regenrückhalteanlage vom 31.1.2013, mit Roteintragungen	1 : 2.000/ 1 : 100
13.2, Blatt 1 - 4	Unterlagen zu den sonstigen wasserrechtlichen Sachverhalten - Erhaltung von Rückhalteräumen, Verlegung Kößlarner Bach vom 31.1.2013	1 : 2.000/ 1 : 500/50

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
<u>Ordner 3</u>		
13.3, mit Anlagen 1 - 17	Unterlagen zu den sonstigen wasserrechtlichen Sachverhalten - Grundwasserwanne vom 31.1.2013	1 : 25.000/ 1 : 5.000/ 1 : 2.000
<u>Ordner 4</u>		
14.1, Blatt 1 - 3b und 5	Grunderwerbsplan vom 31.1.2013, Blatt 1, 2, 3a, 3b, Deckblattfassung vom 2.3.2015, Blatt 5 mit Roteintragung	1 : 2.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis, Deckblattfassung vom 2.3.2015	
15, Blatt 1 - 5	Querschnitte Seitenentnahmen Schambach 1 und 2 vom 31.1.2013	1 : 500/100
16	Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Deckblattfassung vom 2.3.2015	

Die durch Deckblätter vom 2.3.2015 überholten Planunterlagen vom 31.1.2013 liegen zum Vergleich in einem weiteren Ordner bei.

Die Unterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern, München, vom Büro für Landschaftsarchitektur Dr. Schober, Freising (landschaftspflegerische Begleitplanung/saP und Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung) und vom Büro Beratende Ingenieure Dr. Blasy - Dr. Øverland, Eching am Ammersee (Unterlage 13.3), erstellt.

### **3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen**

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

Der Zeitpunkt des Baubeginns der Vorhaben ist durch den jeweiligen Vorhabenträger folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

- 3.1.1 der **Telekom Technik GmbH**, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen (provisorische und endgültige Kabeltrassen, Mitbenutzung von Brückenbauwerken etc.) an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 3.1.2 der **Bayernwerk AG, Netzcenter Eggenfelden**, mindestens 6 Monate vorher, damit die Detailplanung der ggf. notwendigen Sicherheits- bzw. Umbaumaßnahmen der Stromleitungen abgestimmt werden kann.
- 3.1.3 der **Gemeinde Kirchham**, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Abwasser-/Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.4 der **Energienetze Bayern AG**, damit die zeitliche Abwicklung der Sicherheitsmaßnahmen und erforderliche Anpassungsmaßnahmen an den betroffenen Gasleitungen mit dem Straßenbau koordiniert werden können.

- 3.1.5 dem **Zweckverband Abwasserbeseitigung Kößlerner Bach**, damit die notwendigen Anpassungsmaßnahmen an der betroffenen Kanalleitung rechtzeitig abgestimmt werden können.
- 3.1.6 den **Fischereiberechtigten** der betroffenen Gewässer, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.
- 3.1.7 dem Landratsamt Passau (untere Naturschutzbehörde). Neben dem Beginn ist auch das Ende der Bauarbeiten mitzuteilen.
- 3.1.8 dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf.

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

- 3.2.1 Vor Beginn der Erdarbeiten sind wirksame Sand- und Schlammfänge zu errichten und bis zur Befestigung aller Böschungen wirksam zu erhalten.
- 3.2.2 Die Böschungen sind unverzüglich nach Beendigung der Erdarbeiten durch Ansaat und standortgerechte Bepflanzung vor Abschwemmungen zu sichern.
- 3.2.3 Baumaterialien dürfen nicht im Gewässer abgelagert werden.
- 3.2.4 Bei Betonarbeiten darf keine Betonschlempe oder Wasser mit pH-Werten über 8,5 in Gewässer eingeleitet werden.
- 3.2.5 Vor Trockenlegung von Gewässerabschnitten und bei Gefahr von Fischsterben ist das Gewässer im Einvernehmen mit dem Fischereiberechtigten abzufischen. Die Fische sind zu bergen und in geeignete Gewässerabschnitte umzusetzen.
- 3.2.6 Um wesentliche Staubentwicklungen bei den Bauarbeiten zu verhindern, sind insbesondere neben Wohngrundstücken und landwirtschaftlichen Kulturen geeignete Maßnahmen zu ergreifen.
- 3.2.7 Bei der Ausgestaltung der A 94 im Tunnelbereich bei Tutting sind die aktuellen Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT - derzeit Ausgabe 2006) zu beachten. Die Autobahndirektion stellt den Bauwerksentwurf für den Tunnel dem **Kreisbrandrat des Landkreises Passau** vor und klärt Detailfragen hinsichtlich des Brandschutzes rechtzeitig ab.

Nachträgliche Entscheidungen durch die Planfeststellungsbehörde bleiben hierzu vorbehalten.

- 3.2.8 Die Vorhabenträger haben das Umleitungskonzept sowie die Beschilderung der Umleitungsstrecken im Zuge der Bauausführungsplanungen in Abstimmung mit den **betroffenen Gemeinden** und dem **Landratsamt Passau** vorzubereiten und umzusetzen. Auf eine möglichst kurzzeitige Sperrung der St 2110 ist dabei zu achten.

Vor Baubeginn ist der Zustand der vorgesehenen Straßen zu dokumentieren. Für Schäden, die aufgrund von Umleitungsverkehr verursacht werden, gelten § 14 FStrG bzw. Art. 34 BayStrWG. Die Vorhabenträger haben zugesagt, Schäden, die durch Baustellenverkehr verursacht werden, auszugleichen.

3.2.9 Die Autobahndirektion hat die Ausführungsplanung im Bereich der Übergangsstelle in die bestehende B 12 am östlichen Ende der Planfeststellungsstrecke einvernehmlich mit dem **Staatlichen Bauamt Passau** abzustimmen.

3.2.10 Unzumutbare Baugeräuschbelastungen auf Wohnungen und andere schutzbedürftige Räume sind nach dem Stand der Technik (ggf. auch durch aktive Schutzmaßnahmen) zu vermeiden. Soweit dies nicht möglich ist, sind schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (§ 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BImSchG).

Die „32. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Geräte und Maschinenlärmschutzverordnung“ - 32. BImSchV) sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm) sind zu beachten. An Sonn- und Feiertagen darf grundsätzlich nicht gearbeitet werden.

Rechtzeitig vor Beginn der Straßenbaumaßnahmen ist der Planfeststellungsbehörde ein schalltechnisches Gutachten über die zu erwartenden Baulärmimmissionen, die Minimierungsmaßnahmen und die Dokumentation von kritischen Betriebstätigkeiten vorzulegen. Das Gutachten soll darüber hinaus die Lärmimmissionen prognostizieren, die bei der Zu- und Abfahrt von Baustellenfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zu erwarten sind.

Ergänzende Anordnungen bzw. Entscheidungen bleiben vorbehalten.

Die Fahrwege und Betriebsflächen im Baubereich sind so zu gestalten (Befeuchtung und regelmäßige Reinigung), dass möglichst geringe Staubemissionen entstehen (siehe auch 3.2.6).

Zur Vermeidung schädlicher Erschütterungen ist die DIN 4150 einzuhalten. Der Planfeststellungsbehörde ist rechtzeitig vor Baubeginn ein erschütterungstechnisches Gutachten vorzulegen. Der Gutachter soll insbesondere mögliche Erschütterungswirkungen auf Menschen in Gebäuden (DIN 4150-2) und auf bauliche Anlagen (DIN 4150-3) prognostizieren und beurteilen. Bei Bedarf soll der Gutachter ein Beweissicherungskonzept erarbeiten und Maßnahmen vorschlagen, wie unzumutbare Erschütterungseinwirkungen vermieden werden können. Nachträgliche Anordnungen bleiben vorbehalten.

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

3.3.1 Die Vorhaben sind plangemäß nach den geltenden technischen Bestimmungen und den anerkannten Regeln der Baukunst auszuführen. Auf den natürlichen Zustand der bestehenden Gewässer ist im Interesse der Gewässerökologie und des Naturschutzes weitgehend Rücksicht zu nehmen.

3.3.2 Die Detailplanung der Gewässerverlegungen/Renaturierungsmaßnahmen an Gewässern und die genaue Linienführung der neuen Bachläufe und die Art und Weise eventueller Sohlsicherungen ist vor Ort mit dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** (siehe auch 3.3.12) sowie mit der **Fachberatung für Fischerei** beim Bezirk Niederbayern abzustimmen. Die Verlegungsstrecken sind naturnah zu gestalten. Die Gewässersohle ist soweit wie möglich asymmetrisch (Aufweitungen und Engstellen) auszuführen. Die Linienführung und die Böschungsneigung sind je nach Örtlichkeit zu variieren.

- 3.3.3 Die Ein- und Auslaufbereiche der neuen Durchlässe und Rahmenbauwerke sowie die Böschungen und Ufer der Brückenwiderlager sind mit Wasserbausteinen auf Beton gegen Erosion zu schützen. Die Durchgängigkeit des natürlichen Gewässersubstrates innerhalb der Kreuzungsbauwerke ist beizubehalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.3.4 Generell sind Sicherungsmaßnahmen mit Wasserbausteinen auf das notwendige Maß zu beschränken (z. B. bei Pralluffern). Die Ufersicherung hat überwiegend durch Gehölzpflanzungen im Mittelwasserbereich und durch ingenieurbioologische Verbauarbeiten zu erfolgen.
- 3.3.5 Zur Erhöhung der Substrat- und Lebensraumvielfalt sind an mehreren Pralluferbereichen Kiesbänke einzubauen. Als weiteres Strukturelement (Verbesserung der Strömungsverhältnisse) sind an geeigneten Stellen in ausreichender Anzahl Störsteine und Tothölzer in das Gewässerbett einzubringen.
- 3.3.6 Während der Baudurchführung der Bach- bzw. Gewässerkreuzungen ist darauf zu achten, dass jederzeit ein ausreichender Abflussquerschnitt zur Gewährleistung des Hochwasserabflusses freigehalten wird. Grundsätzlich sind Arbeiten im Abflussbereich (Hochwasserbett) möglichst außerhalb der Zeit großen Hochwasserrisikos, das ist die Zeit vom 1. Mai bis zum 30. September, durchzuführen.
- Anfallendes Aushubmaterial ist so zu lagern, dass Abschwemmungen vermieden werden, eine zeitnahe Begrünung der fertigen Erdbauarbeiten ist vorzunehmen. Erdmassenüberschüsse sind abzufahren und ordnungsgemäß zu deponieren oder anderweitig rechtmäßig einzubauen.
- 3.3.7 Wassergefährdende Stoffe (z. B. Treibstoffe, Schmierstoffe, Öle) dürfen nicht im Hochwasserbett gelagert werden. Bei Verwendung wassergefährdender Stoffe darf das Gewässer nicht verunreinigt werden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten.
- 3.3.8 Die Modellierung der Ausgleichsflächen A1 und A2 sowie die Bepflanzung in den Randbereichen der Flächen sind vorab mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen. Eine rechtsseitige Uferbepflanzung des Kößlerner Baches im Bereich zwischen Profil 455 und der Eisenbahnbrücke ist nicht zulässig.
- 3.3.9 Das Betriebsgebäude des Tunnels Tutting ist ausreichend gegen Hochwasser zu schützen. Auch die Erreichbarkeit des Betriebsgebäudes im Hochwasserfall ist sicherzustellen.
- 3.3.10 Die notwendige Vertiefung der Zufahrtsstraße zur Staubermühle (Vorlandabfluss des Kößlerner Baches bei Hochwasser) ist als befestigte Straßenfurt auszubilden.
- 3.3.11 Bei den Revisionschächten der Grundwasserüberleitungen (Grundwasserwanne), die sich innerhalb des Überschwemmungsgebietes des Kößlerner Baches befinden, sind die Abdeckungen entsprechend dicht auszuführen. Die Schieber der Dränagen sind für entsprechende Druckhöhen auszuführen.
- 3.3.12 Ergänzende Regelungen zur Verlegung des Kößlerner Baches
- Die Verlegung des Kößlerner Baches ist in enger Abstimmung mit dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** durchzuführen. Das verlegte Gewässerbett

ist so zu gestalten, dass die biologische Durchgängigkeit und Lebensraumfunktion gewährleistet ist. Bei mittlerem Niedrigwasserabfluss (MNQ) sind folgende Anforderungen einzuhalten:

Durchgängigkeit: Minimale Tiefe	$T_{\min} \geq 0,15 \text{ m}$
Lebensraumfunktion: Mittlere Wassertiefe im Talweg	$T_{LR} \geq 0,30 \text{ m}$
Wasserspiegeldifferenz bei Höhensprüngen	$\Delta h \leq 0,10 \text{ m}$
Sohle: rauh, asymmetrisch, Höhendifferenz Nachbarsteine	$\Delta h \geq 0,03 \text{ m}$
Fließgeschwindigkeit im Stromstrich	$v_{\max} = 1,5 \text{ m/s}$

Der nachhaltige Bestand dieser Anforderungen kann durch unregelmäßige Linienführung und unterschiedlich ausgeformte Querschnitte mit wechselnden Sohlbreiten (Einengung des Profils im Abstand von 5 - 7 Gewässerbreiten auf 1/3 der durchschnittlichen Gewässerbreite) erreicht werden.

- Vor Baubeginn ist dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf die Art und Weise der Bauwasserhaltung (Kößlerner Bach) aufzuzeigen.

Nachträgliche Entscheidungen sind vorbehalten.

- Die Baustelleneinrichtung im Hochwasserbett bzw. im Überschwemmungsgebiet des Kößlerner Baches ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Außerhalb der täglichen Arbeitsphase dürfen Maschinen, die wassergefährdende Stoffe enthalten (Treibstoffe, Schmiermittel u. ä.) nur auf befestigten Flächen außerhalb des Überschwemmungsgebietes abgestellt oder gelagert werden, mit Ausnahme von eingeschränkt mobilen Großgeräten. Die Arbeitsgeräte sind werktäglich auf Öl- und Tropfverluste zu kontrollieren. Bis Baubeginn ist ein Alarmierungsplan für Sofortmaßnahmen bei Austreten von wassergefährdenden Stoffen aufzustellen. Schwimmfähige Baustoffe dürfen im Hochwasserbett/Überschwemmungsgebiet des Kößlerner Baches nur kurzfristig vor dem unmittelbaren Einbau gelagert werden. Beim Anlaufen eines Hochwassers sind sie sofort aus dem überschwemmungsgefährdeten Gebiet zu entfernen.

### 3.3.13 Retentionsraumausgleich

Der notwendige Retentionsraumausgleich von ca. 5.500 m<sup>3</sup> ist rechtzeitig herzustellen und nach Bauausführung durch entsprechende Bestandsquerprofile und Massenberechnung gegenüber dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** zu dokumentieren bzw. nachzuweisen.

### 3.3.14 Trinkwasserschutzgebiete Osterholzen und Safferstetten

- Für den Straßenbau werden die erforderlichen Ausnahmen von den Schutzgebietsverordnungen erteilt. Im Übrigen sind bei Straßenbau und Straßenunterhaltung in den Wasserschutzgebieten "Osterholzen" des Zweckverbandes Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe und „Safferstetten“ der Gemeinde Bad Füssing die Verordnungen des Landratsamtes Passau, jeweils vom 12.04.1995, in Verbindung mit den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag)“ zu beachten (siehe insbesondere jeweils § 3 der VO).

- Der Bau ist möglichst grundwasserschonend durchzuführen. Dies gilt besonders für den Bereich der Grundwasserwanne der Einhausung der A 94 bei Tutting. Die im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) unter 4.6.1 sowie 5.3.5 aufgezeigten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Auswirkungen der Grundwasserwanne auf das Grundwasser während der Bau- und Betriebsphase der Autobahn sind in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf umzusetzen.

Der Vorhabenträger hat zur Beobachtung der Bauarbeiten im Schutzgebiet einen weiteren Gutachter zu beauftragen und regelmäßig das Wasserwirtschaftsamt, die Wasserrechtsbehörde, das Gesundheitsamt und die Trinkwasserversorger (Ruhstorfer Gruppe und Gemeinde Bad Füssing) zu informieren. Ggf. sind Maßnahmen zu vereinbaren. Die wesentlichen Feststellungen sind zu dokumentieren.

- Die Autobahndirektion Südbayern hat rechtzeitig das Konzept über Art, Umfang und Ablauf der durchzuführenden Beweissicherungsmaßnahmen hinsichtlich der Wirksamkeit der Grundwasserüberleitungen, der Grundwasserstände im Umfeld der Grundwasserwanne sowie der Auswirkungen der Straßenbaumaßnahmen auf die Trinkwasserschutzgebiete Osterholzen und Safferstetten zu aktualisieren und dieses Konzept dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** zur Abstimmung vorzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist über das Ergebnis zu unterrichten.

Nachträgliche Entscheidungen durch die Planfeststellungsbehörde bleiben vorbehalten.

- Die Vorhabenträger haben zu gegebener Zeit die Beschilderung der beiden Wasserschutzgebiete an ihren Straßen zu veranlassen.

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

- 3.4.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen (§ 39 Abs. 5 und § 30 BNatSchG, Art. 16 und 23 BayNatSchG).

Für folgende Arten wird vorsorglich eine Ausnahme von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt (Töten, Fangen, Verletzen, Entwicklungsformen schädigen):

- Haselmaus
- Zauneidechse
- Nachtkerzenschwärmer

Baumfällarbeiten und Gehölzrodungen sowie Eingriffe in Hecken usw. sind nur in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar und nach örtlichen Angaben im Rahmen der Umweltbaubegleitung vorzunehmen.

Die Baufeldfreimachung außerhalb der Waldflächen und Gehölzbestände hat im Zeitraum zwischen 15. August und 28./29. Februar zu erfolgen. Eine Wiederansiedlung von Arten im Baufeld ist zu verhindern.

Die Rodung von Großbäumen mit Baumhöhlen und Spalten, die mögliche Brutplätze höhlenbrütender Vogelarten oder mögliche Fledermausquartiere darstellen, hat in

der Zeit zwischen 1. und 30. September im gesamten Baufeld nach örtlichen Angaben und Überprüfungen im Rahmen der Umweltbaubegleitung zu erfolgen. Durch Kontrollen unmittelbar vor Baubeginn ist sicherzustellen, dass keine artenschutzrechtlichen Verbote verwirklicht werden.

Auf den Schutz von Fauna und Flora ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.

- 3.4.2 Die in der Planunterlage 12 dargestellten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahmen fertig gestellt sein. Die Renaturierung mit landschaftsgerechter Gestaltung und Einbindung der Seitenentnahmeflächen Schambach (SE 1 und SE 2) ist während und unmittelbar bzw. spätestens eine Vegetationsperiode nach Abschluss der Kiesgewinnung fertigzustellen. Die Fläche SE 2 darf nicht zu Freizeit Zwecken genutzt werden. Ihre fischereiliche Nutzung ist auf die unbedingt notwendige Hege und Pflege beschränkt. Nachträgliche Entscheidungen sind vorbehalten. Zu den vorab durchzuführenden vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) siehe die Nebenbestimmung A 3.4.9.

Die Kompensationsmaßnahmen sind in Abstimmung mit der **unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Passau** durchzuführen.

Die Flächen sind der zuständigen Stelle für das Biotopflächenkataster zu melden.

- 3.4.3 Auf eine optimierte tierökologische Gestaltung der Durchlässe und der überbrückten Bereiche im Zuge der A 94 (Maßnahmenblatt S 4, Planunterlage 12.1) ist besonders zu achten. Die Detailplanung/Detaillausführung hat in enger Abstimmung mit dem Landratsamt Passau (untere Naturschutzbehörde) und dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf zu erfolgen. Auch während der Bauphase ist hierauf Rücksicht zu nehmen und auf die Durchgängigkeit zu achten.

- 3.4.4 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Baustelleneinrichtungen dürfen nur auf ökologisch unbedenklichen Flächen erfolgen. Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen eingebaut werden (auch keine Zwischenlagerung). Es ist möglichst vor Ort zur Einbindung der Trassen in die Umgebung (Vermeidung harter Geländeübergänge, landschaftsgerechte Modellierung) zu verwenden. Zur Oberbodenverwendung auf geeigneten landwirtschaftlich genutzten Flächen siehe auch Nebenbestimmung A 3.5.4.

In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde ist vor Baubeginn ein Konzept zur Erdmassenverwendung zu erarbeiten.

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

- 3.4.5 Bei Anpflanzungen und Ansaaten auf Kompensationsflächen sowie auf Straßennebenflächen ist in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde, soweit verfügbar, autochthones Pflanz- und Saatgut zu verwenden. Samenmaterial für Initialsaaten kann auch von geeigneten Spenderflächen (aus Landschaftspflegemaßnahmen) aus der Umgebung (Inndämme, Mager- und Trockenstandorte) gewonnen werden.

Auf die Pflanzung von Weißdorn ist wegen der Gefahr des Feuerbrandes zu verzichten.



3.4.6 Die Vorhabenträger haben vor Baubeginn eine verantwortliche ökologische Baubegleitung zu bestellen und diese der unteren Naturschutzbehörde zu benennen. Die ökologische Baubegleitung hat insbesondere auf die rechtzeitige und auflagentaugliche Durchführung der Maßnahmen an Gewässern, Einhaltung der Schutzmaßnahmen sowie Ausführung der Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu achten und deren Funktionsfähigkeit zu kontrollieren. Die Durchführung von Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen und der Kontrollen ist zu protokollieren und im Rahmen von regelmäßigen Ortsbegehungen mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Hierzu ist eine Fertigung der landschaftspflegerischen Begleitplanung mit Bestandsaufnahme sowie der Pflanzpläne für die Gestaltungsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Eine gemeinsame Schlussbegehung ist durchzuführen. Eine Kopie des Abnahmeprotokolls ist der Planfeststellungsbehörde zu übersenden.

Wesentliche Planänderungen, die Auswirkungen auf die vorgesehenen Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen haben, sind rechtzeitig vorab mit der höheren und der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde ist darüber zu unterrichten.

Nachträgliche Entscheidungen sind vorbehalten.

3.4.7 Die maßnahmebedingte Ausbreitung und Etablierung invasiver Neophyten durch Verunreinigung von Baufahrzeugen, offenen Boden, fehlende Mahd usw. ist insbesondere bei gesundheitsgefährdenden Arten soweit wie möglich zu verhindern. Entsprechende Kontrollmaßnahmen und, falls erforderlich, Gegenmaßnahmen sind zu ergreifen. Außerdem ist das Einwandern von ausbreitungsstarken Neophyten in angrenzende Lebensräume (insb. Biotopflächen) zu verhindern.

3.4.8 Die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sind gem. § 15 Abs. 4 BNatSchG für die Zeitdauer der Eingriffswirkungen der Vorhaben zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Entsprechende Nachweise sind der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.

3.4.9 Spezifische Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen für einzelne Arten

- Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), die insbesondere der Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Lebensräume für Fledermäuse, Zauneidechse und Kiebitz dienen (S7, S8, A6 und A7 für Neubau der A 94 und S7-St für Verlegung der St 2110), sind so rechtzeitig vor Beginn der jeweiligen Beeinträchtigungen umzusetzen, dass sie bereits bei Beginn der möglichen Schädigung oder Störung zur Verfügung stehen. Anzustreben ist eine Herstellung des Ersatzlebensraumes eine Brutperiode/Vegetationsperiode vor Beginn der Beeinträchtigung.
- Um Tötungen zu vermeiden, sind von vorhabenbedingt betroffenen Flächen Zauneidechsen möglichst abzufangen und auf die Flächen der CEF-Maßnahme zu verbringen.
- Soweit es mit verhältnismäßigem Aufwand möglich ist, sollten das Kollisionsrisiko für Tiere und die Barrierewirkung der Autobahn A 94 minimiert werden

### **3.5 Bodenschutz**

3.5.1 Bei allen Erdbewegungen sind Ober- und Unterboden getrennt zu lagern. Die DIN 19731 ist zu beachten. Die Arbeiten sind möglichst bei abgetrocknetem Boden und bodenschonend mit geeignetem Gerät durchzuführen. Zur Vermeidung von Verdichtungen und Störungen der Bodenstruktur soll die Mietenhöhe max. 2 m betragen. Bei einer Zwischenlagerung über 6 Monate soll die Miete mit tiefwurzelnden, winterharten und stark wasserzehrenden Pflanzen begrünt werden. Der Einbau soll bei trockener Witterung mit Kettenfahrzeugen und in möglichst wenigen Arbeitsgängen erfolgen. Vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut wird eine bodenkundliche Baubegleitung empfohlen.

Die betroffenen **Grundeigentümer und die Bewirtschafter der Flächen** sind frühzeitig über den Beginn der Bauarbeiten zu informieren.

3.5.2 Bei der Rekultivierung von Straßen ist auf eine vollständige Entfernung des Aufbruchmaterials einschließlich der Bankette zu achten.

3.5.3 Fremdbestandteile auf Flächen, die aufgelassen oder vorübergehend als Baustraßen genutzt werden, sind zu entfernen.

3.5.4 Soweit geeignete Flächen zur Verfügung stehen, ist überschüssiger Oberboden auf landwirtschaftlich genutzten Flächen aufzubringen. Große Schichtdicken sind dabei zu vermeiden.

### **3.6 Verkehrslärmschutz**

3.6.1 Für die Straßenoberfläche der A 94, der St 2110 und der anzupassenden Streckenabschnitte der Kreisstraße PA 62 sowie für die zu verlegende B 12(alt) ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{StrO}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

### **3.7 Landwirtschaft**

3.7.1 Die Autobahndirektion Südbayern und das Staatliche Bauamt Passau haben sich nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Sie haben sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder anderer geeigneter Maßnahmen zu bemühen.

3.7.2 Die Oberflächenentwässerung der A 94 und der St 2110 hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Dies gilt auch für die geplanten Maßnahmen im Bereich der Ausgleichsflächen, die so durchzuführen sind, dass keine nachteiligen Veränderungen durch Vernässungen bzw. Wasserrückstau auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücken eintreten. Schäden, die durch ungeregelten Wasserabfluss von den planfestgestellten Anlagen verursacht werden, sind von den Straßenbaulastträgern zu beseitigen.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben hierzu vorbehalten.

- 3.7.3 In Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern ist sicherzustellen, dass alle von den Vorhaben 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.
- 3.7.4 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen haben die Vorhabenträger mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.7.5 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.7.6 Im Rahmen der Bauarbeiten beschädigte Grenzsteine sind wieder herzustellen.
- 3.7.7 Die im Zusammenhang mit den Straßenbauvorhaben zu beseitigenden Zäune und Weideeinrichtungen sind wieder herzustellen bzw. anzupassen.
- 3.7.8 Erdtransporte sind, soweit es der Bauablauf gestattet, nicht auf den angrenzenden Feld- und Waldwegen sondern im unmittelbaren Trassenbereich der Autobahn bzw. Staatsstraße abzuwickeln. Während der Baumaßnahme in Anspruch genommene Wege sind wieder ordnungsgemäß herzurichten.
- 3.7.9 Die während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten im Benehmen mit den Grundeigentümern in einen Zustand zu versetzen, der den ursprünglichen Verhältnissen weitgehend entspricht.
- 3.7.10 Beim Aufstellen der Straßenbeschilderung im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen ist darauf zu achten, dass die Verkehrszeichen möglichst so angebracht werden, dass sie auch für Traktoren und Lkw's (höhere Sitzposition als bei Pkw) keine Sichtbehinderung darstellen.
- 3.7.11 Sollten durch baubedingte Veränderungen der Grundwasserverhältnisse sich unzumutbare Nachteile für die landwirtschaftliche Nutzung der angrenzenden Flächen einstellen, ist diesen durch geeignete Maßnahmen zu begegnen, hilfsweise besteht Anspruch auf Entschädigung.
- 3.8 Sonstige Nebenbestimmungen**
- 3.8.1 Bodendenkmäler
- 3.8.1.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung der planfestgestellten Vorhaben unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.8.1.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist von den Vorhabenträgern spätestens zwei Monate vor Beginn dem **Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege** anzuzeigen. Zur Vermeidung von Bauverzögerungen, sollte im Bereich der bekannten Bodendenkmäler und der Verdachtsflächen spätestens 8 Monate vor den Erdarbeiten mit dem Bodenabtrag bzw. Sondagen begonnen werden.

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

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

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen den Vorhabenträgern und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten.

Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

### 3.8.2 Wald

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

Bei der weiteren Detailplanung der Ausgleichspflanzungen sowie zu deren Pflege ist das **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Passau - Rothalmünster** zu beteiligen. Hierzu sind dem Amt entsprechende Planunterlagen zu übermitteln. Der Beginn und das Ende der Pflanz- und Pflegearbeiten sind anzuzeigen.

### 3.8.3 Versorgungsleitungen

3.8.3.1 Die Autobahndirektion hat auf den im Bereich der Einhausung Tutting kreuzenden Abwasserfreispiegelkanal DN 600 (BWVNr. 4.5.3) des **Zweckverbandes Abwasserbeseitigung Köblarner Bach** Rücksicht zu nehmen. Das vorhandene geringe Gefälle der Leitung darf im Rahmen der ggf. notwendigen Anpassungsmaßnahmen nicht weiter verringert werden. Bei einer Leitungsumlegung ist auf einen ausreichend tragfähigen Untergrund zu achten.

3.8.3.2 Die Vorhabenträger haben bei der Bauausführung auf die vorhandenen Telekommunikationsleitungen der **Telekom Deutschland GmbH** Rücksicht zu nehmen. Ein ungehinderter Zugang zu den Leitungen muss jederzeit möglich sein.

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.

3.8.3.3 Die Vorhabenträger haben bei der Bauausführung auf die vorhandenen Stromanlagen der **Bayernwerk AG** Rücksicht zu nehmen. Der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen dürfen nicht beeinträchtigt werden.

3.8.3.4 Die Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebes der betroffenen Erdgashochdruckleitungen der **Energie Südbayern GmbH** darf durch die Straßenbauten nicht beeinträchtigt werden. Die Detailplanung der Leitungssicherungen/-anpassungen ist rechtzeitig mit der Energienetze Bayern GmbH abzustimmen.

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

Soweit bisherige Straßenflächen entwidmet werden, ist der Gasleitungsbestand vor der Veräußerung des Grundstücks an Dritte dinglich zu sichern.

3.8.3.5 Die Vorhabenträger haben bei der Bauausführung auf die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen des **Zweckverbandes Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe** Rücksicht zu nehmen. Ein ungehinderter Zugang zu bestehenden und neuen Leitungen, Schächten und Hydranten muss jederzeit möglich sein.

Der künftige Verlauf von zu verlegenden Leitungen ergibt sich aus den Planunterlagen. Die genaue künftige Lage der zu verlegenden Wasserleitungen ist mit der Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe abzustimmen. Die Leitungen sollen, soweit möglich, in Grundstücke der öffentlichen Hand gelegt werden. Leitungen einschließlich Schutzstreifen in Privatgrund sind dinglich zu sichern. Bei Leitungen im Straßengrund werden Gestattungsverträge abgeschlossen.

Nachträgliche Entscheidungen (ob und wie) bleiben vorbehalten.

Im Rahmen der geplanten Anpassung der Wasserleitung Bauwerksverzeichnis Nr. 4.4.4 ist als Ersatz für den bestehenden Schacht zwischen der A 94 und der verlegten B 12 (künftig Staatsstraße) auf öffentlichem Grund ein neues Schachtbauwerk zu errichten. Der neue Schacht muss über eine Zufahrt von der künftigen Staatsstraße aus jederzeit anfahrbar sein. Die verlegte Leitung ist in duktilem Guss auszuführen.

Zur Dimensionierung der geplanten neuen Wasserleitung BWVNr. 4.4.5 ist der Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe der Wasserbedarf rechtzeitig mitzuteilen.

### **3.9 Zusagen der Vorhabenträger**

3.9.1 Die Autobahndirektion Südbayern wird im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung für die Ausgleichsmaßnahme A5 prüfen, ob eine stärkere Bezugnahme der geplanten Maßnahme auf die historische Wegführung und die ehemaligen Hofstellen von Ainsen (Bodendenkmal D-2-7645-0154) möglich ist. Den im Bereich der Befestigungsanlage (Bodendenkmal D-2-7645-0051) geplanten Waldumbau wird sie möglichst eingriffsschonend vornehmen.

3.9.2 Die Autobahndirektion Südbayern hat die laut Maßnahmenblatt SE 2 (Planunterlage 12.1) vorgesehene Einschränkung der jagdlichen Nutzung auf der Seitenent-

nahme fläche 2 insoweit konkretisiert, dass dort die jagdliche Nutzung nicht jagdrechtlich ausgeschlossen werden soll, sondern über Vereinbarungen erreicht werden soll, dass keine Fütterungsstellen angelegt werden und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers (Eigentümers) angelegt werden dürfen.

Entsprechendes gilt für die fischereiliche Nutzung.

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

##### **4.1 Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers (dauernde Erlaubnisse für die Straßentwässerungen)**

###### **4.1.1 Gegenstand / Zweck**

Dem Freistaat Bayern werden gehobene Erlaubnisse zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Autobahn A 94, Bau-km 20+300 bis Bau-km 26+275, sowie von der Staatsstraße 2110, Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+920, einschließlich der vorübergehenden Anbindungen, von der Anschlussstelle B 12 sowie der Überführungen und Brückenbauwerke und des Geländewassers über Versickerungsanlagen 1, 2, 4, 5 und 6 in das Grundwasser sowie über das Regenrückhaltebecken 3 in den Kößlerner Bach erteilt.

###### **4.1.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen vom 31.1.2013 mit den vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen (Deckblätter vom 2.3.2015, Roteintragungen) zugrunde.

###### **4.1.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

###### **4.1.3.1 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.

###### **4.1.3.2 Einleitungsmengen**

Folgende Versickerungsmengen sind (bei Niedergehen des Bemessungsregens) zulässig:

Versickerungsanlage/ Einleitungsstelle	Bau-km	Oberfläche des Absetzbeckens m <sup>2</sup>	Fläche des Versickerungsbeckens m <sup>2</sup>	Zufluss l/s
1	21+720	243	970	15
2	22+468	243	1.356	18
4	23+630	243	1.513	22
5	25+000	363	1.423	24
6	26+250	432	2.436	40

Folgende Einleitungsmenge in den Kößlerner Bach ist (bei Niedergehen des Bemessungsregens) zulässig:

Einleitungsstelle	Bau-km	Oberfläche des Absetzbeckens m <sup>2</sup>	Rückhaltevolumen m <sup>3</sup>	Drosselabfluss l/s
3	23+185	250	865	15

#### 4.1.3.3 Bauausführung

Im Trinkwasserschutzgebietsbereich Osterholzen und Safferstetten sind bei der Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen die „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag)“ in der aktuellen Fassung zu beachten.

Die Mündungsstelle des neuen Ableitungsgrabens in den Kößlerner Bach (E 3) ist spitzwinkelig anzulegen.

Die Einleitungsstelle in den Kößlerner Bach ist im Einvernehmen mit dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** zu sichern.

Bei der Einleitung in das Gewässer darf kein schädlicher Schwall entstehen und dem Gewässer kein Schlamm zugeführt werden.

Ausgestaltung des Regenrückhaltebeckens:

- Die in den Planunterlagen nur angedeutete Notentlastung (Dammscharte im Regenrückhaltebecken) ist mindestens auf die zweifache Zulaufmenge zu bemessen.
- Anstatt des in den Planunterlagen vorgesehenen Spindelschiebers am Auslaufrohr ist eine entsprechend wirkende Wirbeldrossel vorzusehen.
- Zur Vermeidung von „Kurzschlussströmungen“ (verringerte Absetzwirkung) sind Ein- und Auslauf versetzt und in möglichst großer Entfernung voneinander anzuordnen.

Ausgestaltung der Absetzbecken:

- Die Sohle und Böschungen der Absetzbecken sind dauerhaft (z. B. mit einem mind. 0,30 m starken Lehmschlag mit Durchlässigkeit:  $k_f$  - Wert  $\leq 10^{-8}$  m/s) abzudichten.
- Am Ablauf der Absetzbecken ist eine Absperrmöglichkeit vorzusehen, um bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen eine Rückhaltung von Schadstoffen gewährleisten zu können.

#### 4.1.3.4 Betrieb und Unterhaltung

Das einzuleitende Niederschlagswasser ist von jeder vermeidbaren Verschmutzung freizuhalten. In die Entwässerungseinrichtungen darf nur Oberflächenwasser eingeleitet werden.

Die geplanten Speichervolumina der Regenrückhalte- und Versickerungsanlagen sind durch regelmäßige Räumung permanent zu sichern.

Die Entwässerungseinrichtungen, insbesondere die Rückhalteanlagen, Drossel- und Absperrorgane, sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen, so dass eine Schädigung fremder Grundstücke durch Überstauung, Überschwemmung, Versumpfung oder sonstige nachteilige Beeinflussung nicht zu besorgen ist. Die Unterhaltung der gesamten Straßentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

Das für die Wartung und Unterhaltung zuständige Personal ist entsprechend zu unterweisen und im Umgang mit Schadensfällen zu schulen. Insbesondere nach Unfällen sind die Entwässerungsanlagen einer eingehenden Prüfung und Kontrolle zu unterziehen. Festgestellte Mängel oder Schäden sind unverzüglich zu beheben.

#### 4.1.3.5 Anzeigepflichten

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

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

#### 4.1.3.6 Beweissicherung

Im Abstrom der Versickerungsanlage 4 (südöstlich der Autobahn) sowie der Anschlussstelle B 12 (mit teilweiser breitflächiger Versickerung des Niederschlagswassers) bei Bau-km 23+938 sind zur Beurteilung des Einflusses auf die Wassergewinnungsanlage Osterholzen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf Grundwassermessstellen zu errichten und regelmäßig in folgendem Rhythmus zu beproben:

- als Referenzproben zweimalig etwa 6 Monate und 3 Monate vor Beginn der Baustelleneinrichtung.
- danach zur Überwachung während der gesamten Bauzeit und bis 1 Jahr nach Fertigstellung in halbjährlichem Abstand.
- zur Beobachtung evtl. Auswirkungen sowie der langfristigen Dichtheitsprüfung der Absetzbecken anschließend in jährlichem Abstand.

Bei den Untersuchungen an den Grundwassermessstellen sind folgende Parameter zu untersuchen:

Temperatur, Leitfähigkeit, pH-Wert, Natrium, Chlorid, MKW, BTX, LHKW, PAK, Blei, Kupfer, Chrom.



Die Ergebnisse der einzelnen Untersuchungen sind unmittelbar nach Durchführung der Analytik dem Wasserwirtschaftsamt vorzulegen. Nach 5 Jahren sind die Ergebnisse hinsichtlich der Notwendigkeit der weiteren Beprobung oder einer Reduzierung des Umfangs zu überprüfen.

Eine nachträgliche Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde wird insoweit vorbehalten.

## **4.2 Grundwasserbenutzungen im Bereich der Einhausung Tutting während der Bau- und Betriebsphase der A 94**

### **4.2.1 Gegenstand der Benutzungen**

Dem Freistaat Bayern wird erlaubt, im Zuge des Baus der Grundwasserwanne der Einhausung Tutting

- Grundwasser dauerhaft aufzustauen und abzusenken durch die in das Grundwasser eintauchende Wanne,
- Grundwasser mittels Grundwasserüberleitungen zur Minimierung des Aufstaus und der Absenkungen während der Bau- und Betriebsphase umzuleiten,
- Niederschlagswasser und Grundwasser während der Bauphase zu entnehmen, das durch die vertikalen Dichtwände in die Baugrube der Grundwasserwanne eindringen kann, und in den Kößlarner Bach einzuleiten,
- sowie Grundwasser während der Bauphase durch Entnahme- und Versickerungsbrunnen zur weiteren Minimierung des Aufstaus und der Absenkungen während der Bauphase zu entnehmen und wieder einzuleiten.

### **4.2.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen samt wasserrechtlichen Unterlagen vom 31.1.2013 mit den vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen (Deckblätter vom 2.3.2015, Roteintragungen) zugrunde.

### **4.2.3 Erlaubnisse**

#### **4.2.3.1 Beschränkte Erlaubnisse während der Bauzeit der Einhausung**

<b>Art der Benutzung</b>	<b>Umfang der Benutzung</b>
Entnahme von Niederschlagswasser und von Grundwasser, das während der Bauphase durch die vertikalen Dichtwände in die Baugrube der Grundwasserwanne eindringen kann, und Einleitung in den Kößlarner Bach (§ 9 Nr. 1 Abs. 5 WHG)	Bauabschnitt (BA) 1: Entnahme und Einleitung von ca. 11.600 m <sup>3</sup> (Bauzeit ca. 14 Wochen)
	BA 2: Entnahme und Einleitung von ca. 22.700 m <sup>3</sup> (Bauzeit ca. 14 Wochen)
	BA 3: Entnahme und Einleitung von ca. 45.000 m <sup>3</sup> (Bauzeit ca. 18 Wochen)
	BA 4: Entnahme und Einleitung von ca. 36.700 m <sup>3</sup> (Bauzeit ca. 15 Wochen)

	<p>BA 5: Entnahme und Einleitung von ca. 32.100 m<sup>3</sup> (Bauzeit ca. 20 Wochen.</p> <p>Witterungsbedingte Verzögerungen bzw. zeitliche Verschiebungen im Bau-fortschritt sind möglich.</p>
<p>Entnahme und Wiedereinleitung von Grundwasser während der Bauphase durch Entnahme- und Versickerungsbrunnen zur weiteren Minimierung des Aufstaus und der Absenkungen während der Bauphase (§ 9 Nr. 1 Abs. 5 WHG)</p>	<p>beim BA 1, BA 2, BA 3 und BA 5 nicht erforderlich.</p> <p>BA 4: Brunnen mit einer Leistung von 3 l/s, Entnahme und Versickermenge ca. 36.300 m<sup>3</sup> bei einer Bauzeit von ca. 15 Wochen</p>
<p>Umleiten des Grundwassers mittels Grundwasserüberleitungen zur Minimierung des Aufstaus und der Absenkungen während der Bauphase (§ 9 Nr. 2 Abs. 1 WHG)</p>	<p>Umleitung einer Grundwassermenge von bis zu 15 l/s durch den Betrieb von 8 Grundwasserüberleitungen zur Reduzierung des Aufstaus ober- und unterstrom bzw. der Absenkung unterstrom der Grundwasserwanne</p>

4.2.3.2 Dauererlaubnisse für die Betriebsphase:

Art der Benutzung	Umfang der Benutzung
<p>Aufstauen und Absenken von Grundwasser durch die in das Grundwasser eintauchende Wanne (§ 9 Nr. 2 Abs. 1 WHG)</p>	<p>Grundwasseraufstau im Nahbereich oberstrom der Wanne bis 40 cm Grundwasseraufstau im Nahbereich unterstrom der Wanne bis 40 cm Grundwasserabsenkung unterstrom der Wanne bis 15 cm</p>
<p>Umleiten des Grundwassers mittels Grundwasserüberleitungen zur Minimierung des Aufstaus und der Absenkungen während der Betriebsphase (§ 9 Nr. 2 Abs. 1 WHG)</p>	<p>Umleitung einer Grundwassermenge von bis zu 15 l/s durch den Betrieb von 8 Grundwasserüberleitungen zur Reduzierung des Aufstaus ober- und unterstrom bzw. der Absenkung unterstrom der Grundwasserwanne</p>

**4.2.4 Benutzungsbedingungen und -auflagen**

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.

4.2.4.1 Bauausführung

Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Grundwasserwanne hat der Vorhabenträger in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf entsprechend den festgestellten Plänen, insbesondere den aufgezeigten Maßnahmen zur Vermeidung

und Minimierung der Auswirkungen auf das Grundwasser während der Bau- und der dauerhaften Betriebsphase, auszuführen.

Die Grundwasserwanne ist in einer dichten Baugrube herzustellen, damit während der Bauzeit keine Wasserhaltung mit relevantem Umfang betrieben werden muss.

#### 4.2.4.2 Betrieb und Unterhaltung

Die Grundwassermessstellen sind während der Bauzeit und auch nach Abschluss der Baumaßnahmen gegen Beschädigung zu sichern und jederzeit zugänglich zu halten.

Die Grundwasserentnahmeeinrichtungen sowie die Versickerungseinrichtungen sind so auszubilden und zu sichern, dass durch sie keine wassergefährdenden Stoffe in das Grundwasser gelangen können.

Nachträgliche Entscheidungen sind vorbehalten.

#### 4.2.4.3 Anzeigepflichten

Beginn und Ende der jeweiligen Grundwasserbenutzungen sind jeweils mindestens eine Woche vorher der Wasserrechtsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen.

Änderungen der erlaubten Grundwasserbenutzungen, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich der zuständigen Wasserrechtsbehörde anzuzeigen und durch entsprechende Unterlagen zu belegen.

Außerdem ist rechtzeitig eine hierzu ggf. erforderliche bau- oder wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis zu beantragen.

#### 4.2.4.4 Quantitative und qualitative Beweissicherung

Hinsichtlich der durchzuführenden quantitativen und qualitativen Beweissicherungsmaßnahmen sind die Nebenbestimmungen unter A 3.3.14 in diesem Beschluss zu beachten.

### 5. **Straßenrechtliche Verfügungen nach FStrG und BayStrWG**

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis für den Neubau der A 94 sowie die Verlegung der St 2110 (Unterlage 7.2) und dem Lageplan 7.3, Blatt 1. Blatt 1 a enthält die Einstufungen für den Zeitraum einer

vorläufigen Verkehrsführung im Überleitungsbereich der A 94 in die bestehende B 12 am Planfeststellungsende. 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 und Zusagen der Vorhabenträger im Interesse von Betroffenen**

6.1.1 Der Bestand privater Wasserversorgungsanlagen sowie privater Entsorgungseinrichtungen ist von den Vorhabenträgern zu sichern, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist.

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

Weitere Entscheidungen bleiben vorbehalten.

6.1.2 Bei Gebäuden, bei denen Schäden im Rahmen der Bauarbeiten für den Neubau der A 94 und der Verlegung der St 2110 nicht mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können, sind durch die Vorhabenträger vor Baubeginn Beweissicherungen über den baulichen Zustand der Gebäude durchzuführen.

#### **Einwender Nr. 202**

Staubbelastungen durch die Baudurchführung sind möglichst zu vermeiden. Soweit es dennoch zu spürbaren Beeinträchtigungen kommt, ist für Abhilfe zu sorgen.

#### **6.1.3 Einwender Nr. 203**

Die Autobahndirektion Südbayern wird im Rahmen der Ausführungsplanung nochmals prüfen, inwieweit beim Grundstück FlNr. 1150, Gemarkung Kirchham, auf die vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit (1.584 m<sup>2</sup>) verzichtet werden kann.

#### **6.1.4 Einwender Nr. 205**

Die Vorhabenträger haben zugesagt, dass der Einwender im Zusammenhang mit der anzupassenden Wasserversorgungsleitung auf eigene Kosten eine Stromversorgungsleitung von seinem Anwesen zur Versorgungsanlage mit verlegen darf.

Der auf den Grundstücken FlNr. 1405 und 1438 vorhandene Abwasserversitzteich wird, soweit dem keine rechtlichen Hindernisse entgegenstehen, durch die Straßenbaulastträger verlegt.

#### **6.1.5 Einwender Nr. 206**

Die Autobahndirektion hat zugesagt, dem landwirtschaftlichen Betrieb der Grundeigentümer eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete und ausreichend große Ersatzfläche anzubieten. Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

**6.1.6 Einwender Nr. 207**

Die Autobahndirektion hat zugesagt, dem landwirtschaftlichen Betrieb des Grundeigentümers eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete und ausreichend große Ersatzfläche anzubieten. Zusätzlich sollte auch die an Flnr. 1220, Gemarkung Kirchham, angrenzende, nicht mehr benötigte und zu rekultivierende Fläche der bestehenden St 2110 angeboten werden. Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

**6.1.7 Einwender Nr. 209**

Die Autobahndirektion hat zugesagt, dem landwirtschaftlichen Betrieb des Grundeigentümers eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete und ausreichend große Ersatzfläche anzubieten. Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

**6.1.8 Einwender Nr. 213**

Die Autobahndirektion Südbayern wird im Rahmen der Ausführungsplanung nochmals prüfen, inwieweit beim Grundstück Flnr. 987, Gemarkung Kirchham, auf die vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit (940 m<sup>2</sup>) verzichtet werden kann. Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

**6.1.9 Einwender Nr. 215**

Die Autobahndirektion hat zugesagt, dem landwirtschaftlichen Betrieb der Grundeigentümer eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete und ausreichend große Ersatzfläche anzubieten. Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

Auf die im Bereich des Grundstückes Flnr. 1414, Gemarkung Kirchham, zum Anwesen der Einwender führende Wasserleitung haben die Vorhabenträger bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Der Leitungsbestand ist auch während der Bauzeit funktionsfähig zu erhalten.

**6.1.10 Einwender Nr. 404**

Die Autobahndirektion hat zugesagt, dem landwirtschaftlichen Betrieb der Grundeigentümer eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete und ausreichend große Ersatzfläche anzubieten. Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

**6.1.11 Einwender Nr. 501**

Die Autobahndirektion wird im Bereich Osterholzen eine durchgehende einreihige Bepflanzung auf der Ostseite entlang der A 94 herstellen.

**6.1.12 Einwender Nr. 601**

Die Autobahndirektion wird die laut den Planunterlagen im Bereich des Grundstückes Flnr. 1060, Gemarkung Kühnham, nördlich entlang der GVS Kirchham - B 12 - Leithen vorgesehene Bepflanzung auf die Südseite der GVS verlegen und dort höchstens mittelgroße Bäume pflanzen.

6.1.13 **Einwender Nr. 701**

Für die Maßnahme A6/CEF auf einer Teilfläche des Grundstücks FlNr. 1214, Gemarkung Kirchham, kann auf Antrag des Eigentümers statt des vollen Eigentumserwerbs auch eine Nutzungsbeschränkung anhand der Ziel- und Maßnahmenbeschreibung in Unterlage 12.1 (Anhang) erfolgen (beschränkte persönliche Dienstbarkeit).

6.1.14 **Einwender Nr. 7037**

Die Autobahndirektion hat zugesagt, dem landwirtschaftlichen Betrieb des Grundeigentümers eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete und ausreichend große Ersatzfläche anzubieten. Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

6.2 **Zurückweisungen**

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

7. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Die gesetzlich vorgesehene sofortige Vollziehbarkeit der ersten Baustufe der A 94 (vordringlicher Bedarf nach § 17e Abs. 2 FStrG) wird gemäß § 80 Abs. 4 VwGO ausgesetzt.

8. **Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

## **B Sachverhalt**

### **1. Beschreibung der Vorhaben**

#### **Bundesautobahn A 94:**

Mit dem insgesamt ca. 150 km langen Neubau der Bundesautobahn A 94 soll die Landeshauptstadt München mit dem südostbayerischen Raum, insbesondere dem Bayer. Chemiedreieck sowie dem Rottaler Bäderdreieck und der nach Österreich führenden BAB A 3 verbunden werden. Für die Grenzregion Passau mit den Anbindungen an die Nachbarländer Österreich und Tschechische Republik sowie die Länder Südosteuropas soll eine leistungsfähige und sichere Schnellstraßenverbindung zum Ballungsraum München hergestellt werden.

Die A 94 beginnt im Stadtgebiet von München, wo sie am Autobahnkreuz München-Ost mit der Autobahn A 99 verknüpft ist, und soll an ihrem Ende in Pocking in die Autobahn A 3 münden. 85 km der Gesamtstrecke (München-Pastetten, Heldenstein-Marktl, Marktl-Simbach (einbahnig) und Kühstein-Malching) sind fertig gestellt und stehen unter Verkehr. Für den 33 km langen oberbayerischen Lückenschluss Pastetten-Heldenstein besteht Baurecht. Um einen zügigen und ungehinderten Bauablauf des Straßenneubaus im Zuge eines sog. Projektes in Öffentlicher Privater Partnerschaft (ÖPP) sicherzustellen, werden im Auftrag der Autobahndirektion Südbayern dort derzeit umfangreiche Vorwegmaßnahmen (archäologische Grabungen, Leitungsverlegungen, Bau von Brückenbauwerken usw.) durchgeführt.

Für den niederbayerischen Teil der A 94 zwischen Simbach am Inn und Pocking (A 3) liegt die landesplanerische Beurteilung der Regierung von Niederbayern vom 30.8.1999 vor. Auf Grundlage dieser Beurteilung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die „Linienführung zwischen Simbach a. Inn und Pocking gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz“ am 2.7.2001 bestimmt. Nach dem Neubau der A 94 zwischen Kühstein und Malching, der in zwei Baustufen in den Jahren 2009 (einbahnig) und 2013 (2. Fahrbahn) fertiggestellt wurde, soll der unmittelbar angrenzende Abschnitt zwischen Malching und Kirchham realisiert werden. Gemeinsam mit dem Autobahnneubau soll die bestehende St 2110 bei Moos/Tutting verlegt werden.

Die Autobahndirektion Südbayern und das Staatliche Bauamt Passau hatten bereits im Jahr 2006 für den Neubau der A 94 von Malching bis Kirchham und die Verlegung der Staatsstraße 2110 bei Moos/Tutting das Planfeststellungsverfahren beantragt. Die Regierung von Niederbayern hatte hierzu das öffentliche Anhörungsverfahren durchgeführt und die vorgetragenen Stellungnahmen und Einwendungen am 23., 25. und 30. Juni 2009 in der Gemeinde Kirchham mit den Betroffenen erörtert.

Die vorgebrachten Einsprüche richteten sich - sowohl von privater Seite als auch von Seiten der Gemeinde Kirchham und mehrerer Fachbehörden und Vereinigungen - vor allem gegen die sehr hohe Dammlage der Autobahn im Ortsbereich von Tutting. Die vorgesehene Gradientenführung der A 94 würde dauerhaft eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung der Landschaft, des Ortsbildes und des Wohnumfeldes darstellen. Die zunächst vom Vorhabenträger der A 94 beabsichtigte Planänderung zur Reduzierung der optischen Riegelwirkung und Optimierung der ökologischen

Durchgängigkeit in Form einer größeren 220 m langen Talbrücke über den Kößlerner Bach wurde von den Betroffenen ebenfalls abgelehnt. Mit Nachdruck wurde eine in Tieflage (Einhausung) geführte Trasse der A 94 gefordert.

Mit Schreiben vom 12.04.2010 genehmigte schließlich das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Tieflage der Autobahn im Bereich des Ortsteils Tutting mit einer 450 m langen Einhausung.

Die Planänderung zog umfangreiche Anpassungen der bisherigen Planfeststellungsunterlagen nach sich. Deshalb wurde von der Regierung von Niederbayern mit Schreiben vom 22.3.2013 das Verfahren für die frühere Planung eingestellt und gleichzeitig die Anhörung zu den Plänen vom 31.1.2013 neu durchgeführt.

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist der 6 km lange Neubau der A 94 zwischen Malching und Kirchham im Gebiet der Gemeinde Kirchham und der Stadt Pocking. Die Neubaustrecke beginnt südlich von Schambach (Gemeinde Kirchham) mit der Anbindung an die bestehende Autobahn. Die Autobahntrasse orientiert sich weitgehend an der bestehenden B 12 und führt parallel zur aufgelassenen Bahnlinie Simbach - Pocking in Richtung Tutting. Bei Bau-km 20+862 wird die Kreisstraße PA 62 über die Autobahn überführt. Nördlich des Weilers Reith kreuzt die Autobahn die bestehende B 12 und den Schambach-Arm. Die A 94 verläuft dann parallel zum ehemaligen Verladekopfbahnhof Tutting in nördliche Richtung und führt an Tutting auf der Westseite, abgesenkt in einer 450 m langen Einhausung, vorbei. Der Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse Tutting - Rotthalmünster und die Gemeindeverbindungsstraße Erlbacher Straße queren die Autobahn auf dem Einhausungsbauwerk. Südlich des Weilers Staubermühle unterquert die Autobahn den auf einer Länge von 150 m zu verlegenden Kößlerner Bach. Die GVS Hinterberg - Tutting und die zu verlegende Staatsstraße 2110 queren die A 94 anschließend ebenfalls auf dem Einhausungsbauwerk. Die Trasse führt weiter unmittelbar an der Hangkante des Tertiärhügellandes entlang und kreuzt die vorhandene Bundesstraße 12 ein zweites Mal. Die Bundesstraße 12(alt) wird nordöstlich von Tutting an die Autobahn angeschlossen. Im Kreuzungsbereich B 12(alt)/St 2110 wird aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie des Verkehrsablaufs eine Kreisverkehrsanlage errichtet. Damit wird die Staatsstraße 2110 leistungsfähig an die A 94 angebunden. Der im Bereich Tutting vorhandene Radweg wird zukünftig auf der überdeckten A 94 geführt, kreuzt über den Kreisverkehrsplatz die Staatsstraße 2110 und führt nordwestlich der Autobahn entlang bis zum bestehenden Radweg nach Pocking. Nach der Anschlussstelle B 12 führt die Autobahn in Richtung Pocking weiter, wobei bei Bau-km 25+006 die GVS Kirchham - B 12 - Leithen überführt wird. Bis zur Fertigstellung des Folgeabschnittes der A 94 im Bereich Pocking (für den in Richtung Pocking bzw. zur Bundesautobahn A 3 anschließenden etwa 12,5 km langen letzten Neubauabschnitt von Kirchham bis Pocking hat die Regierung von Niederbayern am 16.7.2012 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Der Erörterungstermin konnte noch nicht durchgeführt werden, weil der Vorhabenträger eine umfangreiche Planänderung angekündigt hat.) muss die Neubaustrecke ggf. vorläufig an die bestehende B 12 angebunden werden (Unterlage 7.1, Blatt 3b). Der aus Richtung Pocking kommende nicht autobahnberechtigten Verkehr wird auf Höhe der bestehenden Einmündung der Kreisstraße PA 65 in die Bundesstraße 12 auf die neue autobahnparallele Straße (Staatsstraße) Richtung Kirchham ausgeleitet. Die



von Kirchham auf dieser Staatsstraße kommenden Verkehrsteilnehmer können hier in die B 12 einbiegen.

Zwischen Bau-km 22+500 und 25+500 quert die Autobahn randlich die Wasserschutzzone IIIB der Trinkwasserschutzgebiete Safferstetten (Gemeinde Bad Füssing) und Osterholzen (Zweckverband Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe). Der Straßenbau wird dort entsprechend den aktuellen Richtlinien für bautechnische Maßnahmen in Wasserschutzgebieten, derzeit Ausgabe 2002 - RiStWag 2002 - ausgeführt.

### **Staatsstraße 2110:**

Die bereits jetzt stark belastete Staatsstraße 2110 zwischen Rothalmünster und Bad Füssing behält mit dem Bau der A 94 und dem Autobahnanschluss der B 12 bei Tutting ihre herausgehobene Verkehrsbedeutung. Das Staatliche Bauamt Passau will deshalb die bestehende „Versatzlösung“ über die Bundesstraße 12 beseitigen und die kurvige Linienführung der St 2110 im Bereich Moos/Tutting auf einer Länge von 920 m begradigen. Der Kreuzungsbereich B 12(alt)/St 2110 wird zur Kreisverkehrsanlage umgebaut.

## **2. Vorgängige Planungsstufen**

### **2.1.1 A 94 - Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen**

Eine autobahnähnliche Verbindung von München über Mühldorf in Richtung Österreich (Linz, Wien) ist in den Ausbau- oder Bedarfsplänen für die Bundesfernstraßen bereits seit dem Jahr 1970 vorgesehen (ursprünglich als B 12 neu, in der dritten Fortschreibung 1986 als A 94/B 12, später dann als A 94). Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Stand 1993, war die Gesamtstrecke der A 94 von Forstinning bis Pocking als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. In der aktuell gültigen Fassung des Bedarfsplans (gemäß der Anlage zum Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 4. Oktober 2004, BGBl. I S. 2574) ist diese Autobahnverbindung in den Bereichen Malching - Tutting (mit 2 Fahrstreifen - 02KK) und Tutting - Pocking (A 3) sowie zwischen Forstinning und Heldenstein auch derzeit als „vordringlicher Bedarf“ (04KB) und in den übrigen Abschnitten bei Simbach a. Inn bis Malching als „weiterer Bedarf“ ausgewiesen. Die zweite Fahrbahn im Abschnitt Malching - Tutting ist zwar im „weiteren Bedarf“ (24KB). Davon ist aber seit dem Jahr 2013 im Teilabschnitt Kühstein/Malching die A 94 bereits mit der 2. Fahrbahn fertiggestellt. Der Vorhabenträger geht davon aus, dass der Neubau der A 94 im Teilabschnitt Malching - Kirchham in einem Zug zweibahnig hergestellt werden wird, weil Übergangs- oder Zwischenlösungen insb. auch im Bereich der Einhausung Tutting erhebliche technische Probleme (Eingriffe in Grundwasser, Trinkwasserschutzgebiete) und Doppelaufwendungen bzw. massive Mehrkosten verursachen würden und eine Baudurchführung in „zwei Hälften“ mit entsprechend langer Bauzeit den betroffenen Anliegern nicht zugemutet werden soll.

Der Ministerrat hat in seiner Sitzung am 12. März 2013 die Anmelde-Liste Straße für den Bereich des Freistaats Bayern zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (2015) beschlossen. Dieser Beschluss ist Grundlage für die Anmeldung der Projekte an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Die Gesamtstrecke der A 94 zwischen München und Pocking ist in der Anmelde-Liste durchgehend mit mind. 4 Fahrstreifen enthalten.

### 2.1.2 St 2110 - Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern

Die Verlegung der St 2110 bei Moos/Tutting ist im 7. Ausbauplan der Staatsstraßen in der „1. Dringlichkeit Überhang“ enthalten.

## 2.2 Raumordnung / Landesplanung

Für den gesamten in Niederbayern liegenden Streckenabschnitt der **Autobahn A 94** zwischen Simbach a. Inn (ab dem bereits (einbahnig) fertig gestellten bzw. raumgeordneten Abschnitt Markt - Simbach a. Inn) und dem Anschluss an die A 3 bei Pocking wurde von der Autobahndirektion Südbayern im Dezember 1997 das Raumordnungsverfahren beantragt. Die Regierung von Niederbayern hat mit der landesplanerischen Beurteilung vom 30. August 1999 dieses Verfahren abgeschlossen. Im Bereich zwischen Malching und Kirchham entspricht die Linienführung der Planfeststellungstrasse der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse.

Im derzeit gültigen Landesentwicklungsprogramm Bayern in der Fassung vom 1.9.2013 ist unter 4.2 Straßeninfrastruktur ausgeführt:

„(G) Das Netz der **Bundesfernstraßen** sowie der **Staats-** und **Kommunalstraßen** soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.“

In der Begründung zu 4.2 (B) heißt es dann auszugsweise:

„Die Straßen tragen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei.

Über die Bundesfernstraßen ist Bayern in das internationale und nationale Straßennetz eingebunden. Deren Aus- und Neubau richtet sich nach dem jeweiligen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz). Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans soll der Bedarf weiterer Lückenschlüsse im Netz geprüft werden.

Über die Staatsstraßen sind die nicht an Bundesfernstraßen liegenden Zentralen Orte an das nationale sowie an das regionale Verkehrsnetz angebunden. Deren Aus- und Neubau richtet sich nach dem Ausbauplan für die Staatsstraßen, der unter Einbindung der Regionalen Planungsverbände aufgestellt wird.“

## 2.3 Linienbestimmung nach § 16 FStrG

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Linienführung der **Autobahn A 94** zwischen Simbach a. Inn und Pocking gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz auf der Basis der positiven landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Niederbayern vom August 1999 am 2.7.2001 bestimmt.

## 2.4 **Regionalpläne, Bauleitpläne**

Im Regionalplan für die Region Donau-Wald (12) ist unter B X, 3.1 Überregionales Straßennetz, als fachliches Ziel enthalten:

„Die Anbindung der Region an das nationale und internationale Straßennetz soll verbessert werden. Dazu sollen die Fernstraßen, insbesondere im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen .... weiter ausgebaut werden.“

In der Begründung zu 3.1 ist dazu ausgeführt:

### **„Bundesfernstraßen**

Mit dem Bau der Autobahnen Regensburg - Passau und München - Deggendorf wurde der Anschluss an die im Westen und Norden der Bundesrepublik gelegenen Produktions- und Absatzzentren deutlich verbessert. Die Anbindung der Region an die Nachbarregionen und an das Wirtschaftszentrum München ist jedoch noch unbefriedigend, weshalb dem zügigen Weiterbau der Autobahn A 94 München - Pocking und dem Bau der B 15 neu Regensburg - Landshut - Rosenheim höchste Dringlichkeit zukommt.

### Regionales Straßennetz

Das Straßennetz für den regionalen Verkehr weist trotz der in den vergangenen Jahren durchgeführten Straßenbaumaßnahmen noch Mängel auf, vor allem was Ausbauzustand, Linienführung und Fahrbahnbreite angeht. Die Verbesserung des Straßennetzes für den regionalen Verkehr, insbesondere im Zuge der regionalen Entwicklungsachsen und für die Verbindung der zentralen Orte stellt daher auch weiterhin eine wichtige Aufgabe dar. Die Ausrichtung dieses Netzes auf die Autobahnen lässt deren Vorteile für alle Teile der Region zum Tragen kommen.

### **Staatsstraßen**

Den Staatsstraßen kommt in Ergänzung des Netzes der Bundesfernstraßen und für den Regionalverkehr in der Fläche eine wichtige Funktion zu. Ihr verkehrsgerechter Ausbau ist daher für eine günstige Entwicklung der Region von erheblicher Bedeutung.“

Im Flächennutzungsplan der Gemeinde Kirchham ist die Trasse der A 94 bisher nur auf dem Deckblatt 30 dargestellt. Der Flächennutzungsplan der Gemeinde aus dem Jahr 1970 enthält ansonsten noch die ursprünglich geplante B 12 neu, deren Trasse zwischen Tutting und Kirchham verlaufen sollte.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Pocking ist die A 94 auf den Deckblättern 22 und 34 planerisch dargestellt.

## 3. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Für den Neubau der A 94 zwischen Malching und Kirchham sowie für die Verlegung der St 2110 bei Moos/Tutting wurde auf Antrag der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern, und des Freistaates Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Passau, seit 2006 ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Aufgrund von Einwendungen, insbesondere zur hohen Dammlage der A 94 im Bereich der Ortschaft Tutting, sowie dem Ergebnis der Erörterung am 23., 25. und 30.6.2009 haben die Vorhabenträger umfangreiche Planänderungen vorgenommen, die dazu veranlassten, das Verfahren

für die frühere Planung auf Antrag der Vorhabenträger vom 20./22.2.2013 mit Schreiben vom 21.3.2013 einzustellen und gleichzeitig die öffentliche Auslegung bzw. Anhörung zu den aktuellen Plänen vom 31.1.2013 neu einzuleiten. Die Beteiligten wurden von der Regierung darüber informiert, dass die bisher abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen in dem neuen Verfahren nicht berücksichtigt werden können.

Die (neuen) Planunterlagen vom 31.1.2013 lagen in der Zeit vom 15.4.2013 bis 14.5.2013 bei den Gemeinden Kirchham, Bad Füssing und Malching sowie dem Markt Rotthalmünster und der Stadt Pocking nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei den genannten Gemeinden oder der Regierung von Niederbayern bis spätestens 28.5.2013 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Die Regierung gab zur Planung für die Straßenbauvorhaben folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Vereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme:

- Landratsamt Passau
- Gemeinde Kirchham
- Gemeinde Bad Füssing
- Gemeinde Malching
- Markt Rotthalmünster
- Stadt Pocking
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Servicestelle Passau
- Bayer. Landesamt für Umwelt, Augsburg
- Amt für Ländliche Entwicklung Niederbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstellen Niederbayern/Oberpfalz
- Vermessungsamt Vilshofen
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz, Kompetenzzentrum Baumanagement München
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, München
- Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei
- Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Niederbayern
- Industrie- und Handelskammer für Niederbayern, Passau
- Handwerkskammer Niederbayern/Oberpfalz
- Polizeipräsidium Niederbayern, Straubing
- Regionaler Planungsverband Donau-Wald
- Regionaler Planungsverband Landshut
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Regensburg
- E.ON Kraftwerke GmbH, Regensburg
- E.ON Netz GmbH, Bamberg
- E.ON Bayern AG, Regensburg

- Energienetze Bayern GmbH, München
- Zweckverband Abwasserbeseitigung Kößlerner Bach, Rotthalmünster
- Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe, Pocking
- RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Passau
- Fa. Auer Reisen, Rotthalmünster
- Fa. Brodschelm Verkehrsbetriebe GmbH, Burghausen
- Fa. Hieringer GmbH & Co., Triftern
- Fischereiberechtigte in der Gemeinde Kirchham
- Jagdgenossenschaft Kühnham
- Jagdschutz- und Jägerverband Griesbach/Rottal u. Umgebung e. V.
- Jagdgenossenschaft Kirchham
- Bund Naturschutz in Bayern e.V., München
- Landesbund für Vogelschutz e.V., Bezirksgeschäftsstelle Niederbayern
- Landesjagdverband Bayern e.V., Regierungsbezirksgruppe Niederbayern
- Landesfischereiverband Bayern e.V., München
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Bayern e.V., München

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Forderungen nahmen die Autobahndirektion Südbayern und das Staatliche Bauamt Passau mit Schreiben vom 27.10.2014 anschließend gemeinsam Stellung.

Die Einwendungen und Stellungnahmen zum Neubau der A 94 und der Verlegung der St 2110 wurden am 25.11.2014, 2.12.2014, 4.12.2014 und 20.1.2015 im Bürgerhaus der Gemeinde Kirchham erörtert. Den Behörden, Trägern öffentlicher Belange, Vereinigungen sowie den Einwendern wurde der Termin der Erörterung mitgeteilt; im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden Kirchham, Bad Füssing, Malching, im Markt Rotthalmünster und der Stadt Pocking.

Von den Vorhabenträgern wurden aufgrund der Forderungen und Einwendungen noch verschiedene Planänderungen und -ergänzungen vorgenommen und im Rahmen des Erörterungstermins den Betroffenen erläutert. Diese erklärten sich zum Teil damit einverstanden. Die Deckblattpläne vom 2.3.2015 sowie Roteintragungen auf den Planunterlagen zeigen diese Änderungen.

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, Art. 78 BayVwVfG, 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 zum Neubau der A 94 sowie zur Verlegung der St 2110 auf dem Gebiet des Regierungsbezirks Niederbayern.

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Staatsstraßen dürfen gemäß Art. 36 Abs. 1 BayStrWG ebenfalls nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Zwischen beiden Vorhaben besteht im Bereich der „Einhausung Tutting“ bzw. der neuen Kreuzung A 94/St 2110 ein Zusammenhang gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG. Die Staatsstraßenänderung geht jedoch über den Bereich der notwendigen Folgemaßnahmen hinaus, weil nicht nur die Herstellung der neuen Kreuzung und entsprechende Anpassungen, sondern eine Verlegung der St 2110 außerhalb dieses Bereiches bzw. eine eigene Planung auf einer Länge von 920 m vorgesehen ist. Damit geht man über das Planungskonzept A 94 einschließlich Anbindung des Straßennetzes hinaus. Diese Vorhaben treffen so zusammen, dass unter Beachtung des Grundsatzes der Problembewältigung eine einheitliche Entscheidung notwendig ist und eine Aufteilung in zwei Verfahren nicht reicht. Jeder der Vorhabenträger ist zur sachgerechten Verwirklichung seines Vorhabens darauf angewiesen, dass über die Zulassung beider Vorhaben in einem Verfahren entschieden wird und die Durchsetzbarkeit hergestellt wird (siehe BVerwG vom 4.8.2004 Az. 9 VR 13.04 - zu grundsätzlichen Abgrenzungsproblemen siehe Gaentzsch, DVBl 2012, 129 ff.).

Da für den Neubau der A 94 zwischen Malching und Kirchham sowie die Verlegung der St 2110 bei Moos/Tutting also eine einheitliche Entscheidung erforderlich ist, findet gemäß Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG nur ein Planfeststellungsverfahren statt und zwar das für Bundesfernstraßen, weil dieses Verfahren hier den Schwerpunkt gemäß Art. 78 Abs. 2 BayVwVfG bildet. Die von Art. 78 BayVwVfG ausgelöste Konzentrationswirkung umfasst nicht nur den Überschneidungsbereich (BVerwG, UPR 1988, 261, und NVwZ 1996, 901) der für sich selbständigen Vorhaben.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit der Vorhaben einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihnen berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Trägern der Vorhaben und den durch die Pläne Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

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

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

## **1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

Bei der Planfeststellung sind nach § 17 FStrG die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Für den Neubau der A 94 ist nach §§ 3 ff. und Anlage 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVP- eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese wird nach § 2 Abs. 1 UVP als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVP erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG. Zu den von den Vorhabenträgern mit Deckblättern vom 2.3.2015 geänderten und ergänzten Planunterlagen konnte von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden, weil keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen waren.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich des Gesamtvorhabens, also dem Neubau der A 94 zwischen München und Pocking, ist nicht erforderlich, sondern es reicht die Beschränkung auf den Abschnitt samt Verknüpfungen und die Prognose, dass der Verwirklichung der Autobahn in den nachfolgenden Abschnitten keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (BVerwG vom 28.02.1996, NVwZ 1996, 1011). Derartige Hindernisse sind im Raumordnungsverfahren und in der Zwischenzeit nicht bekannt geworden.

Durch Linienbestimmung und Raumordnung ist eine abschnittsübergreifende Koordination gewährleistet. Die Möglichkeit der Weiterführung der A 94 über den Abschnitt hinaus und die sich aus dem jetzt planfestzustellenden Abschnitt ergebenden Zwangspunkte für den nachfolgenden Abschnitt sind in die Entscheidung einbezogen.

Die Auswahl des Untersuchungsraumes stellt weder eine unzulässige Abschnittsbildung noch eine unzulässige Einschränkung zu untersuchender Varianten dar (3.2).

Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung im Raumordnungsverfahren, insbesondere hinsichtlich der Linienführung, ist berücksichtigt.

Für die Verlegung der St 2110 bei Moos/Tutting ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVP keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Es handelt sich auch um keine Schnellstraße im Sinne der Ziffer 7b und c des Anhangs I der UVP-RL 2011/92/EU.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVP)**

#### **2.1.1 Beschreibung des Vorhabens**

##### **2.1.1.1 Planerische Zielsetzung und Bedarf**

Siehe Nr. 1 und 2 in Unterlage 1 - Erläuterungsbericht (Planordner 1)

### 2.1.1.2 Standort

Das Bauvorhaben umfasst den Neubau des Streckenabschnittes von Malching bis Kirchham im Zuge der Bundesautobahn A 94 München - Mühldorf - Simbach - Pocking (A 3). Der Streckenabschnitt beginnt östlich von Malching bei Schambach (Gemeinde Kirchham) und endet nördlich von Osterholzen (Stadt Pocking). Folgemaßnahmen sind die Anpassung und der Anschluss der B 12 und Gewässerkreuzungen. Dies ist das Vorhaben im Sinne der §§ 6 und 11 UVPG (BVerwG vom 11.7.2013 Az. 7 A 20/11).

Gemeinsam mit dem Neubau der A 94 wird auch die Staatsstraße 2110 im Bereich von Moos/Tutting verlegt. Dieses Vorhaben für sich ist aber nicht UVP-pflichtig (Art. 37 BayStrWG). Die Umweltauswirkungen dieses Vorhabens sind unter C 3 dargestellt, bewertet und im Zusammenhang mit der Zulassung dieses eigenen Vorhabens berücksichtigt.

### 2.1.1.3 Art und Umfang sowie Grundbedarf

Es handelt sich um den Neubau eines Autobahnabschnittes mit einer Baulänge von rund 6,0 km und der notwendigen Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßennetz.

Der Grundbedarf für die A 94 einschließlich Ausgleichsflächen beträgt insgesamt ca. 88 ha. Dieser Grundbedarf unterteilt sich wie folgt:

Art der Inanspruchnahme	Fläche
Befestigte Flächen der Fahrbahnen einschließlich Mittelstreifen und Brücken sowie nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz außerhalb bestehender Straßen- und Straßennebenflächen	ca. 18 ha
Befestigte Flächen der Fahrbahnen einschließlich Mittelstreifen und Brücken sowie nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz auf bestehenden Straßen- und Straßennebenflächen	ca. 3 ha
Unbefestigte Flächen (Bankette, Böschungen, Entwässerungsanlagen, Gestaltungsmaßnahmen etc.) außerhalb bestehender Straßen- und Straßennebenflächen	ca. 33 ha
Unbefestigte Flächen (Bankette, Böschungen, Entwässerungsanlagen, Gestaltungsmaßnahmen etc.) auf bestehenden Straßen- und Straßennebenflächen	ca. 5 ha
Seitenentnahmeflächen bei Schambach	ca. 11 ha
Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen	ca. 18 ha
<b>Summe</b>	<b>ca. 88 ha</b>

### 2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Siehe Nr. 3 in Unterlage 16 - Umweltverträglichkeitsprüfung (Planordner 4)

### 2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Der Neubau der A 94 ist mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Dies geschieht insbesondere

- durch die Inanspruchnahme von Flächen bzw. den Flächenverlust durch Überbauung,



- durch die vom Verkehr ausgehenden Emissionen, hier vor allem durch Lärm und Luftschadstoffe,
- durch die Beeinträchtigung des landschaftlichen Funktionsgefüges und
- durch die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Um die Umweltauswirkung zu vermeiden oder zu vermindern werden folgende Maßnahmen ergriffen:

Schutzgut	Projektwirkung	Minimierungsmaßnahmen	Schutzmaßnahmen	Gestaltungsmaßnahmen
Menschen (Wohnen und Erholen)	Verkehrsbedingte Immissionen	Einhausung	Einhaltung der Grenzwerte nach 16. BImSchV durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen (einschließlich Einhausung) im Bereich von Schambach, Reith, Tutting, Staubermühle und Moos. Erhebliche Reduzierung der Abgasimmissionen durch die o. g. Maßnahmen.	
	Beeinträchtigung der Erholungsnutzung durch Verkehrslärm Zerschneidung / Trennwirkung	Erhaltung des bestehenden Wegenetzes durch Verlegung und Anpassung.	Lärm- und Abgasimmissionen im Bereich der wohnungsnahen Freiräume im Kößlarner Bachtal werden durch die geplante Einhausung erheblich reduziert.	Landschaftliche Einbindung durch die Gestaltungsmaßnahmen an den Lärmschutzanlagen, Straßennebenflächen und Verschnittflächen sowie dem nachgeordneten oder querenden Straßennetz.
	Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsnutzung durch optische Unruhe und Blendwirkung		Die optische Unruhe durch den zu erwartenden Verkehr wird durch die Einhausung Tutting nicht mehr wahrnehmbar und durch Einschnittslagen und Lärmschutzanlagen reduziert.	Die optische Unruhe durch den zu erwartenden Verkehr auf der A 94 wird durch die geplante dichte Gehölzbepflanzung in Teilbereichen erheblich reduziert.
Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt	Verlust von Lebensräumen durch Überbauung sowie durch verkehrsbedingte Auswirkungen	Entsiegelung und Renaturierung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen	Beschränkung der Zeiträume für erforderliche Rodungsmaßnahmen, für die Baufeldfreimachung in der Agrarlandschaft sowie für die Rodung von Großbäumen und Baumhöhlen zum Schutz von Lebensräumen. Anlage von Sonderstrukturen und Anbringung von Fledermauskästen als Lebensraumoptimierung für die Zauneidechsen und Fledermäuse als vorgezogene Schutzmaßnahmen.	Naturnahe Gestaltung von Böschungen sowie der Anschlussstellen, der Lärmschutzanlagen bzw. Seitenablagerungen, der rückzubauenden und der querenden Straßen, der Regenwasserbehandlungsanlage, der Gewässerverlegungen sowie der Seitenentnahmen bei Schambach.
	Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb	Begrenzung des Baufeldes im Bereich von an die Trasse angrenzende Biotop-, Gehölz- und	Errichtung von Absperrungen und Bauzäunen nach den örtlichen Erfordernissen.	

		Waldbestände.	Schutz der Gehölzbestände während der Baumaßnahme durch entsprechende Maßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP4. Schutz von Fließgewässern vor baubedingten Beeinträchtigungen.	
	Zerschneidung / Trennwirkung	Führung der A 94 in überdeckter Tieflage (Einhausung Tutting) als wesentliche Minimierung im Bereich des Kößlerner Baches. Verbreiterung und Optimierung der Durchlassbauwerke vor allem bei Fließgewässern.	Waldrandunterpflanzungen mit standortheimischen Sträuchern und Laubbäumen 2. und 3. Ordnung.	Gestaltung der überbrückten Bereiche unter Berücksichtigung der tierökologischen Kriterien. Verstärkte Pflanzung dichter Gehölzbestände an Böschungen als Überfliegerhilfen.
Boden	Versiegelung und Überbauung	Wahl des Regelquerschnittes RQ 26 zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme. Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen. Ausführung der Feldwege i. d. Regel mit Kiestragschicht und wassergebundener Decke. Baufeldumgrenzungen im Bereich von Waldbeständen und Biotopen.	Einhaltung von Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen.	Renaturierung der entsiegelten Flächen im Rahmen von Gestaltungsmaßnahmen bzw. Rekultivierung zu landwirtschaftlichen Nutzflächen.
Wasser	Verlegung von Bächen und Gräben			Die wasserbaulichen Maßnahmen zur Verlegung des Schambach-Armes des Kößlerner Baches und des zulaufenden Grabens zum Kößlerner Bach werden gewässerschonend und mit naturnahen Bauweisen durchgeführt.
	Brücken und Durchlässe	Die Gestaltung der Flächen unter dem Brückenbauwerk über den Schambach-Arm sowie der Durchlässe erfolgt vorrangig nach tierökologischen Kriterien.		
	Gefährdung von Grund- und Oberflächenwasser Verringerung der Versickerungsrate	Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen. Erhaltung der Grundwasserneubildungsrate durch flächige Versickerung des nicht gefassten Straßenwassers. Regenwasserbehandlung mit Leichtflüssigkeitsabscheider und mit Sumpf- bzw.	Anlage von Regenrückhalte- und Versickerbecken mit vorgeschalteten Abscheidern Einhaltung von Sicherheitsvorschriften zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen. Schutzmaßnahmen entsprechend RiStWag 2002. Schutz von Fließgewässern	Naturnahe Gestaltung und landschaftsgerechte Einbindung der Regenwasserbehandlungsanlagen (Ausbildung von Sumpfböden, Pflanzung von Gehölzbeständen).

		Schilfzonen, die als Pflanzenkläranlagen dienen. Versickermulden am Dammfuß. Ausführung der Feldwege im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz in der Regel mit Kiestragschicht und wassergebundener Decke.	während der Bauphase durch Rückhaltung und Reinigung von Baustellenwasser.	
	Wasserabfluss in benachbarte Grundstücke, Verlust an Retentionsvolumen	Bau der A 94 in überdeckter Tieflage (Einhausung Tutting) mit Wiederherstellung der ursprünglichen Geländeoberfläche.	Versicker- und Sammelmulden am Böschungsfuß.	Die Gestaltung der überbrückten Bereiche erfolgt vorrangig nach tierökologischen Kriterien.
Luft/Klima	Schadstoffemissionen		Verminderung der Schadstoffausbreitung durch die Einhausung Tutting, Einschnittslagen und Lärmschutzanlagen.	Böschungs- und Wallbepflanzung.
	Verluste lokalklimatisch bedeutsamen Strukturen		Zu erhaltende Gehölze werden während der Bauphase geschützt. Anlage neuer Waldränder im Bereich angeschnittener Waldbestände.	Der Verlust von Gehölzen wird durch umfangreiche Neupflanzung ausgeglichen.
Landschaft	Veränderung des Landschaftsbildes	Abflachung der Böschungsneigungen in den Innenflächen der Anschlussstelle.		Landschaftsgerechte bzw. naturnahe Gestaltung von Böschungen, Seitenablagerungen, Lärmschutzwällen, Anschlussstellen, Verschnittflächen, der Regenwasserbehandlungsanlagen und der Seitenentnahmen nach landschaftsästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien. Einbindung querender Straßen und Wege mit Gehölzen und Bäumen.
	Zerschneidung von Sichtbeziehungen			Neugestaltung von Landschaft durch Pflanzungen von kulissenartigen Gehölflächen und stellenweise Baumreihen auf den Nebenflächen der Autobahn, entlang von untergeordneten Straßen und auf Verschnittflächen.
Kultur- und Sachgüter	Verlust von landwirtschaftlichen Flächen	Regelquerschnitt RQ 26		
	Verlust von Forstflächen	Regelquerschnitt RQ 26		Waldneuschaffung

#### **2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen**

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen u. ä., Entnahme und Deponie von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen.

Anlagenbedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

Verkehrsbedingte Auswirkungen können sein Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Sekundär- und Tertiärwirkungen können sein, Nutzungsänderungen, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbau im nachgeordneten Straßennetz.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z. B. die Flächenüberbauung), z. T. lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken (z. B. die Folgen einer Fließgewässerüberbauung für die Fauna).

##### **2.1.4.1 Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit**

Ermittelt werden für die prognostizierte Verkehrsmenge 2030 die Auswirkungen des Vorhabens infolge von Verkehrslärm auf Wohngebäude in Siedlungsgebieten (WA; MI; MD) und Einzelanwesen (MI) sowie Freizeit und Erholung.

###### Unterlagen des Trägers des Vorhabens (§ 6 UVPG)

Siehe dazu Unterlage 1 - Erläuterungsbericht, Unterlage 11.1 - Ergebnisse zur schalltechnischen Berechnung, Unterlage 11.2 - Lagepläne zu den schalltechnischen Berechnungen und Unterlage 16 - Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

###### Bestand (§ 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG)

Innerhalb des Untersuchungsraumes sind neben dem Hauptort Tutting (Mischgebiet im Ortskern, Misch- und Gewerbegebiete südlich der Kreisstraße PA 60) noch zahlreiche Weiler und Einzelgehöfte vorhanden. Im näheren Umfeld der B 12 bzw. der geplanten A 94 sind dies Schambach, Reith und Freudenstein südwestlich von Tutting sowie Leithen und Osterholzen nordöstlich von Tutting. An der Hügellandkante liegen von Südwest nach Nordost die Anwesen Fürstl, Krempel, Uttelsberg, Freudenstein, Riez und Hinteröd. Im Tal des Kößlerner Baches liegen die Weiler Bach, Staubermühle und Moos. Im östlichen Randbereich ragen der Weiler Hof, Teile der Wohngebiete von Kirchham sowie die ehemalige Kasernenanlage bei Waldstadt in den Untersuchungsraum.

Im Wirkungsbereich der geplanten A 94 liegen folgende Freizeit- und Erholungseinrichtungen mit Erholungseignung und -nutzung von hoher Qualität und Intensität:

- Von überörtlicher Bedeutung sind mehrere Radwegeverbindungen entlang kleinerer Straßen aus der Pockinger Heide in das Tertiärhügelland sowie entlang der aufgelassenen Bahnlinie Simbach - Pocking und Tutting - Rothalmünster.
- Naturbezogene Erholungsmöglichkeiten für die ortsansässige Bevölkerung und Tagesausflügler (u. a. von Bad Füssing) bieten die Auenbereiche des Kößlerner Baches sowie der Osterholzener Wald.
- Auch das Gelände des ehemaligen Standortübungsplatzes eignet sich aufgrund des weit verzweigten Wegenetzes und der vielfältigen Landschaftseindrücke sehr gut als Erholungsraum und wird entsprechend genutzt.

Lärmquellen sind im Untersuchungsraum vor allem durch die bestehende Bundesstraße B 12 und die St 2110 vorhanden. Nach der Verkehrszählung von 2010 (Gutachten Prof. Kurzak) betrug die werktägliche Belastung zwischen Schambach und Pocking der B 12 zwischen 8.600 und 9.100 Kfz/24h, im Ortsbereich von Tutting sogar bis 14.400 Kfz/24h. Die zuführenden Staats-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen verstärken die vom Straßenverkehr ausgehenden Emissionen (Lärm, Abgas, Abrieb, Licht usw.). Stark befahren ist insbesondere die St 2110 Bad Füssing - Rothalmünster mit 6.100 - 8.200 Kfz/24h.

#### Projektwirkung (§ 6 Abs. 4. Nr. 2 UVPG)

Auswirkung auf die Schutzaspekte Wohnen und Erholen können sich hauptsächlich aufgrund von Lärmimmissionen, Schadstoffen in der Luft, optischen Störungen (Bewegung der Fahrzeuge, Blendwirkung durch Licht) und Verschattung von Wohn- und Freiräumen ergeben.

#### Zu erwartende erhebliche Auswirkungen (§ 6 Abs. 3 UVPG)

##### Verkehrslärm

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden aufgrund der den Verkehrslärm berücksichtigenden Trassenwahl mit Einhausung Tutting in Tieflage sowie durch den geplanten Einbau einer lärmindernden Fahrbahndecke (Emissionspegelreduzierung um 2 dB(A) gemäß RLS- 90) weitgehend eingehalten.

In folgenden Trassenbereichen der A 94, bei denen die o. g Maßnahmen allein nicht ausreichen, sind aufgrund der überprüften Schallimmissionen aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen:

- Schambach  
An der Westseite der Autobahn wird ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,0 m errichtet.
- Reith  
An der Ostseite der Autobahn wird ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,0 m bis 2,5 m errichtet. Im Bereich der Brücke über den Schambach ist an Stelle des Walles eine ca. 2,5 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen. Damit wird der maßgebende Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) in der Nacht nicht überschritten.

- **Freudenstein**  
Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte werden in Freudenstein nicht überschritten. Ein zusätzlicher Schutz wird durch die Seitenablagerung auf der Westseite der Autobahn im Anschluss an den Damm der Bundesstraße erreicht.
- **Tutting**  
Auf der Ostseite der Autobahn wird im Anschluss an den Lärmschutzwall für Reith ein 2,0 m hoher Lärmschutzwall errichtet. Durch die anschließende Absenkung der Autobahn in Tieflage und Errichtung einer 450 m langen Einhausung wird Tutting wirksam vor Verkehrslärmimmissionen geschützt. Damit werden die maßgebenden Immissionsgrenzen von 54 dB(A) in der Nacht nicht überschritten.
- **Staubermühle, Moos**  
Die Autobahn wird in diesem Bereich auf einer Strecke von 900 m in Tieflage geführt und durch eine 450 m lange Einhausung überdeckt. Damit wird für diese Anwesen die maßgebende Immissionsgrenze von 54 dB(A) in der Nacht nicht überschritten.

Die Schallimmissionen, die auf die nahe der Autobahn liegenden Wohngebäude einwirken, bleiben unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen und aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die Tag- und Nachtgrenzwerte unter den Grenzwerten der 16. BImSchV. Passive Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht vorgesehen.

Fazit:

Zusammenfassend ergeben sich für einen Teil der Bevölkerung im Untersuchungsraum sogar Abnahmen hinsichtlich der Schallimmissionen. Insbesondere die Wohngebäude unmittelbar neben der bestehenden B 12 in Schambach und Tutting (westlich der Kreisstraße PA 60 sowie im Ortskern) werden deutlich von dem bestehenden hohen Verkehrslärm entlastet. Dies trifft wegen der geplanten Verlegung der St 2110 nach Norden auch für die Gebäude in Moos und einige Gebäude in Tutting zu.

Betrachtet man die Gesamtbelastung, so ergeben sich für eine überwiegende Zahl der betroffenen Wohnungen nur unerhebliche Veränderungen der Schallauswirkungen. Diese Gebäude befinden sich v.a. im Ortsbereich Tutting sowie in den Wohngebieten von Kirchham, welche sich im Untersuchungsraum befinden. Auch für weiter von der geplanten A 94 entfernt liegende Anwesen ergibt sich diese Einstufung.

**Luftschadstoffe**

Für den Planfeststellungsabschnitt wurde eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen mit dem Berechnungsverfahren zum Merkblatt über Luftverunreinigungen Straßen (MLuS 02) Stand 2005 vorgenommen. Die ermittelten Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Partikel (PM<sub>10</sub>) und Kohlenmonoxid (CO) wurden auf Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV untersucht. Für den Bereich der Einhausung „Tutting“ wurde eine besondere lufthygienische Untersuchung durch einen Fachgutachter durchgeführt.

- Freie Strecke  
Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass ein Überschreiten der Grenzwerte für die Schadstoffkonzentration  $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$  und  $\text{CO}$  selbst bei der nächstgelegenen Bebauung nicht gegeben ist.  
Durch die Verlegung der St 2110 und die Entlastung der B 12 im Ort, erfolgt eine gewisse Verbesserung in Tutting.
- Einhausung  
Für die Staubbelastung ( $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$ ) und Kohlenmonoxid ( $\text{CO}$ ) zeigt sich, dass die Realisierung der Einhausung Tutting keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzentration dieser Schadstoffe hat. Gegenüber der Hintergrundbelastung gibt es keine nennenswerten bzw. nur geringfügige Konzentrationserhöhungen. Die Grenzwerte werden weit unterschritten.

### Erholung

Die oben beschriebenen Untersuchungen zu den Schallauswirkungen hinsichtlich der Wohnfunktion ermöglichen auch Aussagen zur Veränderungen der Lärmauswirkungen für Erholungsgebiete.

Demnach ergeben sich für die für die Erholung genutzten Waldbereiche bei Osterholzen überwiegend mittlere Zunahmen der Lärmauswirkungen.

Im Bereich der für die siedlungsnahe Erholung besonders bedeutsamen Talau des Kößlerner Baches bewirkt die Führung der A 94 in überdeckter Tieflage (Einhausung), dass hier nur eine geringe Zunahme der Lärmauswirkungen zu erwarten ist. Entlang der bestehenden B 12 im Ortsbereich von Tutting wird durch die Verkehrsverlagerungen und insbesondere die Einhausung eine deutliche Entlastung erreicht.

Deutliche Beeinträchtigungen von Sichtbeziehungen insbesondere für Erholungssuchende sowie des Wohnumfelds sind in den Trassenabschnitten zu erwarten, in denen die geplante A 94 in höherer Dammlage verlaufen wird, also südwestlich von Tutting und insbesondere nördlich von Tutting. Auch diesbezüglich konnte mit der Tieferlegung der A 94 mit überdeckter Einhausung im Bereich des Talausgangs des Kößlerner Baches bei Tutting im Vergleich zur früheren Planung mit einer Führung der A 94 in bis zu 9 m hoher Dammlage eine wesentliche Minimierung erreicht werden. Durch die in Tieflage geführte A 94 kann erreicht werden, dass die Sichtbeziehungen aus den angrenzenden Siedlungsgebieten (Tutting, Staubermühle und Moos) in die freie Landschaft weitgehend aufrechterhalten bleiben. Für Erholungssuchende, die den Talraum des Kößlerner Baches nutzen (z. B. auf Geh- und Radwegen) ergeben sich daher ebenfalls keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Schwerpunkte der Beeinträchtigungen ergeben sich vor allem im Bereich der Anschlussstelle B 12, wo die A 94 in bis zu 8 m hoher Dammlage verläuft. Im Vorfeld der Hügellandleite werden zudem entlang des verlegten Radweges Sichtbeziehungen in die offene Landschaft der Pockinger Heide unterbunden. Auch zwischen Reith und Tutting werden durch die Trassenführung in Dammlage und die Errichtung von Überführungsbauwerken Sichtbeziehungen beeinträchtigt.

Ausgleich der erheblichen Auswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 2 Halbsatz 2 UVPG)

Aufgrund der gesetzlichen Regelungen ergeben sich hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffauswirkungen keine Ausgleichserfordernisse, da die jeweiligen Grenzwerte für die betroffenen Gebäude nach Verwirklichung der geplanten Baumaßnahme und Inbetriebnahme nicht überschritten werden.

#### Behördliche Stellungnahmen (§ 7 UVPG)

Landratsamt Passau - Technischer Umweltschutz, Schreiben vom 03.04.2013

*...„Aus fachtechnischer Sicht bestehen gegen die vorliegenden Planungen der Autobahndirektion Südbayern bezüglich des Autobahnneubaus der BAB A 94 keine Bedenken, da im Rahmen der Unterlagen unter Ziffer 11 nachgewiesen wurde, dass an allen maßgeblichen Immissionsorten die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV), „Verkehrslärmschutzverordnung“, in Abhängigkeit von den der Planung zugrunde liegenden Parametern, zuverlässig unterschritten werden.“ ...*

Gemeinde Bad Füssing, Gemeinderatsbeschluss vom 16.05.2013

*... „Der Gemeinderat fordert entlang der A 94 und der Anschlussstelle Bad Füssing/Kirchham optimalen Lärmschutz. Im Hinblick auf die Schutzbedürftigkeit des staatlich prädikatisierten Kurortes Bad Füssing ist generell nicht nur ein Mindestlärmschutz (Immissionsgrenzwerte der Schutzkategorie „Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime“), sondern ein maximal möglicher Lärmschutz zu gewähren. Daher sind entlang der A 94 von km 20+300 (Baubeginn) bis km 21+555 (LS-Wall Reith) und von km 23+500 (Tunnel) bis km 26+275 (Bauende) entsprechende Lärmschutzeinrichtungen in Form von bepflanzten Lärmschutzwällen und Lärmschutzwänden zu errichten. Auch die Verwendung von so genanntem Flüsterasphalt (nach dem neuesten Stand der Technik) auf der A 94 und der St 2110 soll zum maximalen Lärmschutz beitragen. Des Weiteren können verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A 94 und der St 2110 zum Lärmschutz beitragen.“ ...*

Regionaler Planungsverband DONAU-Wald, Schreiben vom 26.04.2013

*... „Allerdings steht die jetzige Linienführung zunächst im Widerspruch zu zwei Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 30.08.1999: ...*

*5.9 Im Bereich Kirchham/Tutting ist die Wahllinie soweit nach Nordwesten – auch in den unteren Bereich der Hangleite hinein – zu verschieben, dass die Immissionsbelastungen im Zusammenwirken mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Tutting reduziert werden.*

*Ziel dieser Maßgaben war es, Beeinträchtigungen ... sowie der Immissionsbelastungen für die Bewohner Tuttings zu reduzieren (Maßgabe 5.9).“ ...*



Bayer. Landesamt für Umweltschutz, Schreiben vom 29.04.2013

... „1. Lärmschutz ...

... „Durch die Verlegung der St 2110 rückt die Staatsstraße in Moos von der Bebauung ab. Dadurch ergibt sich eine Entlastung um rund 4 dB (A) und die Auslösewerte für die Lärmsanierung werden unterschritten. Die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete bleiben jedoch an 3 Gebäuden überschritten. Würde man die Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der A 94 wie einen Neubau betrachten, könnte passiver Schallschutz für die 3 Gebäude St 51 bis St 53 gewährt werden. ...

Aus der Sicht des Lärmschutzes besteht mit den Berechnungen und den Ergebnissen zur A 94 und zur St 2110 Einverständnis. ...

2. Luftreinhaltung ...

Vom Jahresmittelwert für  $\text{NO}_2$  und  $\text{PM}_{10}$  kann auf die Überschreitungshäufigkeit des Stundengrenzwertes für  $\text{NO}_2$  von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und auf die Überschreitungshäufigkeit für  $\text{PM}_{10}$  von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  wie folgt geschlossen werden:

Nach derzeitiger Datenlage (statistische Korrelation zwischen Jahresmittelwerten und Überschreitungshäufigkeiten der TMW aus den LÜB-Messdaten) ist davon auszugehen, dass an Straßenabschnitten mit einem Jahresmittelwert (JMW) für PM von unter  $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$  die zulässigen 35 Überschreitungen des TMW von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahr nicht überschritten werden. Wird an Straßenabschnitten der JMW für  $\text{NO}_2$  von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  eingehalten, wird auch der Stundenmittelwert von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nicht öfter als 18-mal im Jahr überschritten.“ ...

#### Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG)

Einwender Nr. 200, Schreiben vom 28.05.2013

... „Ergänzend wird die vom Vorhabenträger durchgeführte Lärmuntersuchung in Frage gestellt. Es fällt auf, dass weit überwiegend die Lärmgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) für ein Mischgebiet in Ansatz gebracht wurden.“ ...

Einwender Nr. 201, Schreiben vom 28.05.2013

... „Gefordert wird eine Ostverschiebung der Trassierung auf den Bestand der heutigen B 12. Mit der Tektur könnte ... eine verstärkte Verlärmung der Ortslage Leithen (Immissionspunkt Nr. 21) vermieden werden.“ ...

Einwender Nr. 203, Schreiben vom 28.05.2013

... „Ferner ist abzusehen, dass sich die erhebliche Verkehrsbelastung auf der abzustufenden Simbacher Straße (B 12) auch nach dem Bau der Autobahn nicht verringern wird. Vielmehr wird sich die Netzfunktion der heutigen Gemeindeverbindungsstraße Erlbacher Straße ändern und dieser zukünftig die Funktion eines Autobahnzubringers zukommen. Um insoweit einer unzumutbaren Verlärmung von Tutting und einer zusätzlichen Belastung der Anwohner mit Abgasen und Staub vorzubeugen, darf dieser Straßenzug keinesfalls weiter ausgebaut werden.“ ...

Einwender Nr. 206, Schreiben vom 28.05.2013

*... „Mit der neuen Trasse kommt es zu erheblichen Lärmimmissionen in Schambach. Wir fordern deshalb, dass die Trasse der A 94 soweit als möglich tiefer gelegt wird. Um die bebauten Ortsteile besser zu schützen, müssen zusätzlich aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden.“ ...*

Einwender Nr. 207, Schreiben vom 28.05.2013

*... „Lärmschutz entlang der St 2110 wird für zweckdienlich erachtet und hiermit gefordert. Im Übrigen wäre eine Verlängerung der Lärmschutzwand an der A 94 Richtung Pocking wünschenswert.“ ...*

Einwender Nr. 209, Schreiben vom 28.05.2013

*... „Durch die heranrückende Autobahn wird die Hofstelle im Wert gemindert. Dies gilt auch für die heranrückende Kreisstraße (Ersatz der B 12) im Bereich der Flnr. 1040 und 1047. Um unnötigen Flächenverbrauch und die Verlärmung zu minimieren, sollte die Führung dieser Straßen dahingehend optimiert werden, dass sie nach Südwesten abgeschwenkt wird. ... Das Problem könnte technisch zumindest dadurch teilweise gelöst werden, dass die Autobahntrasse tiefergelegt und damit auch die Überführung der neuen Straße flacher erfolgen könnte, was für beide Straßen weniger Lärmimmissionen für den Anlieger bedeuten würde.“ ...*

Einwender Nr. 213, Schreiben vom 28.05.2013 und vom 18.07.2012

*... „Argument Lärm*

- 1. Man muss mit erheblicher Lärmbelästigung für die Staubermühle rechnen, weil die Straße wesentlich näher kommt und auch das Verkehrsaufkommen Kirchham-Rotthalmünster über diese Straße zunehmen wird.“ ...*

Einwender Nr. 217, Schreiben vom 28.05.2013

*... „Dort befinden sich neben dem Wohnhaus Dorfstraße 2, 94148 Kirchham vier in Holzbauweise errichtete Ferienhäuser, die Erweiterung des vorhandenen Bestandes auf sieben Häuser ist bereits genehmigt.*

*Die verlegte Staatsstraße soll bei Bau-km 23+475 über eine Kreisverkehrsanlage an die abzustufende B 12 angebunden werden (Ifd. Nr. 1.1.5 des Bauwerksverzeichnisses). Infolge der Dammlage dieses Bauwerks und des erwartenden erhöhten Verkehrsaufkommens auf der Staatsstraße als Zubringer zur künftigen Autobahn ist eine verstärkte Verlärmung des Eigentumsgrundstücks zu befürchten.“ ...*

Einwender Nr. 400, Schreiben vom 27.05.2013

*... „Das Wohnhaus ist in Richtung Norden zur geplanten Trasse situiert.*

*Das Wohnanwesen unserer Mandantschaft ist im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen eingestellt worden. Es sind auch, wie in der ersten Planung, Lärmschutzmaßnahmen auf der Südseite der Autobahntrasse, d. h. zum Anwesen meiner Mandantschaft hin orientiert vorgesehen.*

*Insbesondere in Richtung Westen ist die geplante Wallkonstruktion jedoch aus Sicht meiner Mandantschaft leider zu kurz bemessen.“ ...*

Einwender Nr. 404, Schreiben vom 27.05.2013

*... „Neben der flächenmäßigen Betroffenheit des Betriebes ist des Weiteren noch auf die Lärmbetroffenheit des Hofanwesens mit dem Wohnhaus meiner Mandantschaft einzugehen. Das Grundstück mit dem Hofanwesen liegt ca. 500 m von der geplanten Autobahntrasse entfernt.*

*Meine Mandantschaft befürchtet im Hinblick auf die Nähe zur Autobahntrasse und auch die Einhausung in Tutting mit ihrem Tunnelportal eine erhebliche Verschlechterung ihrer immissionsschutzrechtlichen Situation. Nach den vorliegenden Erkenntnissen sind Lärmschutzmaßnahmen nicht vorgesehen.“ ...*

Einwender Nr. 501, Schreiben vom 21.05.2013

*... „Die geplante Trasse wird eine starke Lärm- und Abgasbelastung für die meiner Mandantin gehörenden Wohnanwesen Osterholzen 2 und 3 bringen.“ ...*

Einwender Nr. 600, Schreiben vom 10.05.2013

*... „Und schließlich ist durch die Baumaßnahme eine erhöhte Lärmbelastung auf der Hofstelle in Anzing zu befürchten.“ ...*

Einwender Nr.7039, Schreiben vom 05.05.2013

*... „Mein Wohngrundstück im Ortsteil Tutting liegt direkt an der B12. Diese zählt zu den am stärksten belasteten Bundesstraßen in Südbayern (vgl. Nr. 2.2, Seite 13 des Erläuterungsberichtes). Im Norden grenzt mein Grundstück unmittelbar an die Staatsstraße 2110. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bestehen bereits erhebliche Belastungen. ... Während der mindestens fünfjährigen Bauzeit (vgl. Nr. 6.2 des Erläuterungsbericht) werden diese Belastungen in einem unerträglichen Maße verstärkt.“ ...*

#### **2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt**

Ermittelt wurden die erheblichen nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und die natürlich vorkommenden Arten in Form von Beeinträchtigungen durch Flächeninanspruchnahme, mittelbare Beeinträchtigung durch Lärm und Schadstoffe, mittelbare Beeinträchtigung des landschaftlichen Funktionsgefüges, Beeinträchtigung von Lebensräumen streng geschützter Arten und Beeinträchtigungen einzelner Arten.

#### Unterlagen des Trägers des Vorhabens (§ 6 UVPG)

Siehe dazu Unterlage 1 - Erläuterungsbericht, Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan (Textteil), Unterlage 12.3 - Landschaftspflegerischer Begleitplan (Bestands- und Konfliktplan) und Unterlage 16 - Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

## Bestand (§ 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG)

### Lebensräume

#### Bestände von überwiegend regionaler (hoher) Bedeutung:

- Feuchtwälder mit Kleingewässern und gewässerbegleitende Gehölze an der Hangkante des Tertiärhügellandes und den eingeschnittenen Seitentälern als naturnahe Lebensräume in günstiger Vernetzung (südwestlich und nördlich von Schambach, im Bachtälchen bei Freudenstein/Riez, nordwestlich Freudenstein)
- naturnahe Laubmischwälder der Hangkante nordöstlich Schambach und nordöstlich Freudenstein sowie östlich Moos, östlich Hinteröd und südwestlich Leithen einschließlich alter Baumhecke bei Moos
- ehemaliges Kiesabbaugebiet südlich von Schambach als Amphibienlaichplatz und Lebensraum von Fledermäusen, Vögeln, Reptilien, Libellen und Heuschrecken
- Kiesgrube mit Gewässern bei Hof als bedeutender Amphibienlaichplatz
- Kößlerner Bach mit Begleitvegetation als vielfältiger Lebensraum und zentrale Vernetzungsachse, u. a. für Kleinsäuger, Vögel, Amphibien, Fische, Libellen und Fledermäuse
- bedeutendes Fledermausquartier in einer Scheune in Bach

#### Bestände von überwiegend lokaler (mittlerer) Bedeutung:

- nadelholzdominierte Waldbestände innerhalb der Waldkulisse der Hügellandkante
- Feldgehölze und Hecken am Hang zum Kößlerner Bach südwestlich Staubermühle, in der Feldflur nördlich Moos, bei Hof und an den Kiesabbauflächen südlich von Schambach
- Extensiv genutzte oder brach gefallene Grünlandbereiche und Saumbereiche am Unterhang der Hügellandkante nördlich Schambach und in den Taleinschnitten bei Riez sowie am Hangfuß südöstlich und auf Hangwiese östlich Moos
- Fischweiher und Gräben als Amphibienlaichplätze östlich von Schambach und bei Reith
- Begradigter Schambach südöstlich von Schambach als Libellenlebensraum
- Feuchtwaldrest und Röhricht südwestlich Moos und Heckenzeilen in Feldflur nördlich Moos
- Auen-Flächen südlich der Staubermühle, stellenweise mit Rohrglanzgrasröhricht und Hochstaudenfluren nördlich der GVS „Erlbacher Straße“
- Streuobstwiesen um Schambach, Tutting, bei Osterholzen und Hinteröd
- Ehemalige Bahnlinie mit mageren Altgrasfluren und Gehölzen südlich von Schambach sowie nordöstlich der Brücke über den Kößlerner Bach mit Grabenvegetation und begleitenden Gehölzen
- Ehemalige Bahnlinie nach Rotthalmünster mit mageren Altgrasfluren, wärmeliebenden Säumen und Gehölzen bei Tutting
- Ackerflächen zwischen Leithen, B 12 und Kiesabbau Haidhäuser mit regelmäßigen Brutvorkommen von Kiebitz und Feldlerche
- Waldgebiet westlich Osterholzen mit Nadel- und Mischwäldern

## Funktionsbeziehungen

- Vernetzungs- und Ausbreitungsstruktur Kößlarner Bach mit Begleitvegetation:  
Die wichtigste von der A 94 gequerte Vernetzungsachse im Streckenabschnitt Malching - Kirchham ist das Tal des Kößlarner Baches. Von allen Bächen im weiteren Umfeld der zwischen Kühstein und Pocking geplanten A 94 weist der Kößlarner Bach das deutlich größte Einzugsgebiet auf. Hier finden Ausbreitungsbewegungen und tages- und jahreszeitliche Wanderungen zahlreicher Tierarten statt. Für die Fledermäuse, die im Umfeld Quartiere in Gebäuden besetzen, ist das Bachtal als Jagdrevier und Leitlinie beim nächtlichen Flug in weitere potenzielle Nahrungsreviere von Bedeutung. Diese Vernetzungsachse ist bereits durch die Bebauungen in Tutting und Kirchham beeinträchtigt, hinzu kommen als weitere Vorbelastungen die Ableitung und der kanalartige Ausbau des Baches an der Staubermühle, dessen Querung durch die B 12 und die alte Bahnbrücke sowie durch Ackernutzung im Talgrund.
- Vernetzungs- und Ausbreitungsstruktur Schambach mit Begleitvegetation:  
Der Schambach ist durch den grabenartigen Ausbau, die Ableitung eines Teils des Wassers, die Reduzierung der begleitenden Staudensäume auf schmale Bänder und die Einengung durch die Siedlung Schambach in seiner Vernetzungsfunktion bereits stark eingeschränkt. Zumindest für Libellen und Amphibien kann jedoch von einer Restfunktion als Vernetzungsstruktur zwischen den Gewässern in den Abbaustellen auf der Niederterrasse und der Hangleite ausgegangen werden.
- Vernetzungsstruktur ehemalige Bahnlinie südwestlich und nordöstlich Tutting und südlich Schambach:  
Auf niedrigen Böschungen entlang der ehemaligen Bahnlinie haben sich Altgras- und Staudenfluren entwickelt, die in der ansonsten ausgeräumten Agrarlandschaft eine Funktion als Vernetzungsstruktur für ausbreitungsschwache Tierarten übernehmen.
- Funktionsbeziehungen innerhalb und entlang der Hangleitenwälder:  
Innerhalb der Hangwälder bestehen vielfältige Funktionsbeziehungen zwischen Teillebensräumen waldbewohnender Arten. Die Waldränder dienen u. a. Fledermäusen als Leitstrukturen.
- Funktionsbeziehungen innerhalb der Grünlandflächen am Fuße der Hangleite nördlich Tutting:

In diesem Bereich sind Wiesen unterschiedlicher Nutzungsintensität vorhanden, die u. a. Lebensraum für Heuschrecken sind.

## Projektwirkungen (§ 6 Abs. 4 Nr. 2 UVPG)

Die geplanten Baumaßnahmen nehmen zum weitaus größten Teil landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen sowie bestehende Straßen- und Straßennebenflächen in Anspruch. Mit der Inanspruchnahme der landwirtschaftlich genutzten Flächen werden auch Brutgebiete des Kiebitz überbaut und beeinträchtigt. Daneben sind in geringem Umfang auch Wald- und Biotopflächen betroffen. Für an die Baumaßnahmen angrenzende Biotopflächen sind bau- und verkehrsbedingte Auswirkungen (Lärm, Abgase, Unfälle) zu erwarten.

In Bezug auf das landschaftliche Funktionsgefüge erfolgt aufgrund der schon bestehenden Vorbelastungen für ökologische Funktionsbeziehungen in der Regel eine Zunahme der Zerschneidungswirkung. Teilweise entstehen durch die geplanten Trassen jedoch auch neue Zerschneidungswirkungen für Wander- und Austauschbeziehungen.

Zu erwartende erhebliche Auswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG)

Beeinträchtigungen von Lebensräumen mit hohem Standort- und Entwicklungspotenzial

Der Neubau der A 94 im Abschnitt Malching - Kirchham führt durch Überbauung und Immissionen zu Verlusten und Beeinträchtigungen von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen. Entsprechend der Bedeutung dieser Lebensräume und den darauf einwirkenden Beeinträchtigungen kommt es für Tiere und Pflanzen zu folgenden Belastungen:

hohe Belastungen

- Beeinträchtigung und Verlust von randlichen Gehölzstrukturen im ehemaligen Kiesabbaugelände südlich von Schambach, Beeinträchtigung des Jagdgebietes von Fledermäusen
- Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung des naturnahen Kößlerner Baches und der gewässerbegleitenden Gehölz- und Hochstaudenfluren sowie der Allee an der südlichen Zufahrt zur Staubermühle
- Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von hochwertigen naturnahen Laubwaldbeständen im Hangbereich östlich von Moos sowie einer alten Baumhecke

mittlere Belastungen

- Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von Lebensräumen auf ehemaliger Bahnlinie Simbach - Pocking südlich von Schambach und bei Tutting
- Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung der Streuobstwiese und des grabenartig ausgebauten Schambaches südöstlich von Schambach
- Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von Waldflächen an der Hangleite westlich Tutting und nördlich von Tutting
- Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von Hecken und Säumen an der aufgelassenen Bahnlinie nach Rotthalmünster westlich Tutting (Lebensraum u. a. der Zauneidechse)
- Versiegelung und Überbauung von Röhrichtbeständen und Grünland in der Aue des Kößlerner Baches und von Hochstaudenfluren feuchter-nasser Standorte unterhalb der GVS „Erlbacher Straße“
- Überbauung von Grünland und Staudenfluren am Hangfuß der Tertiärleite
- Überbauung von Grünland, Gehölzen und Ranken mit Staudenfluren und Krautsäumen im Randbereich des Kößlerner Bachtals
- Überbauung und Beeinträchtigung von Ackerflächen mit regelmäßigem Brutvorkommen von Kiebitz und Feldlerche zwischen Leithen, B 12 und Kiesabbau Haidhäuser

## Beeinträchtigungen von Funktionsbeziehungen

Folgende Beeinträchtigungen von ökologischen Funktionsbeziehungen sind durch die geplanten Baumaßnahmen zu erwarten:

- Beeinträchtigung der Funktionsbeziehungen (v. a. Libellen, Amphibien) entlang des Schambaches zwischen Schambach und Hof
- Beeinträchtigung von Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie Pocking - Simbach südlich von Schambach, bei Tutting und nördlich von Tutting, z. T. Vorbelastung durch die bestehende B 12
- Beeinträchtigung der Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie Tutting - Rotthalmünster westlich von Tutting
- Bauzeitliche Verstärkung der Zerschneidungswirkung auf die Funktionsbeziehungen entlang des Kößlerner Baches - Vorbelastung durch die bestehende B 12, die ehemalige Bahnlinie, die Siedlungsbereiche von Tutting und die Ausleitungsstrecke an der Staubermühle. Nach Fertigstellung der Einhausung mit der Verlegung des Kößlerner Baches und der Bepflanzung der umgestalteten Bereiche entlang des Baches können die Funktionsbeziehungen entlang des Gewässers mittelfristig weitgehend wieder hergestellt werden.
- Beeinträchtigung von hoch bedeutsamen Funktionsbeziehungen innerhalb der Hangwälder an der Tertiärleite (Vögel, wichtige Leitstruktur und Jagdgebiet von Fledermäusen) durch Verstärkung verkehrsbedingter Emissionen (Lärm, Licht, optische Unruhe)
- Beeinträchtigung von lokal bedeutsamen Funktionsbeziehungen u. a. für die Heuschrecken innerhalb der Grünlandbereiche am Hangfuß der Hangleite

## Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten

FFH-Gebiete DE 7744-371 „Salzach und Unterer Inn“ und AT 3119000 „Auwälder am Unteren Inn“ sowie Europäische Vogelschutzgebiete DE 7744-471 „Salzach und Inn“ und AT 3105000 "Unterer Inn" (Vogelschutz- und FFH-Gebiet)

Die FFH-Gebiete DE 7744-371 "Salzach und Unterer Inn" sowie AT 3119000 "Auwälder am Unteren Inn" bzw. das EU-Vogelschutzgebiet DE 7744-471 "Salzach und Inn" und das EU-Vogelschutz- und FFH-Gebiet AT 3105000 "Unterer Inn" liegen südlich bzw. östlich des Planungsgebietes für den Neubau der A 94 im Abschnitt Malching - Kirchham und der Verlegung der St 2110 (siehe Unterlage 2, Übersichtskarte 1 : 50.000). Der Minimalabstand der geplanten Trasse zu den nächstgelegenen Grenzen der Gebiete beträgt ca. 4 km. Verkehrsbedingte Fernwirkungen auf das Gebiet sind daher ausgeschlossen. Einzige potenzielle Eintragsquellen sind die Oberflächengewässer, die von der Trasse gequert werden, hier der Kößlerner Bach. Verschmutzungsrisiken können aber weitestgehend ausgeschlossen werden, da das Fahrbahnwasser über fahrbahnbegleitende Flächen bzw. Versickeranlagen überwiegend in den Untergrund abgeleitet werden. Die unmittelbare Einleitung von vorgereinigtem Fahrbahnwasser aus dem Regenrückhaltebecken am Kößlerner Bach bringt ebenfalls nur ein vernachlässigbares Risiko mit sich, da die Selbstreinigungskraft des Gewässers die möglichen Restbelastungen auf der Fließstrecke von über 7 km bis zum Erreichen der Innaue abbauen würde.

Die geplanten Maßnahmen sind mit den Erhaltungszielen dieser FFH-Gebiete verträglich und es ist keine Verschlechterung des jeweiligen Erhaltungszustandes durch die Realisierung der Bauvorhaben zu erwarten.

FFH-Gebiet DE 7545-371 "Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung"

Das FFH-Gebiet Nr. 7545-371 "Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung" ist mit einem Minimalabstand von ca. 5 km von den geplanten Baumaßnahmen Neubau der A 94 im Abschnitt Malching - Kirchham und Verlegung der St 2110

ebenfalls nicht betroffen (siehe Unterlage 2, Übersichtskarte 1 : 50.000). Auch Fernwirkungen, etwa durch Einträge in Gewässer, können ausgeschlossen werden, da sich zwischen dem Untersuchungsraum und dem FFH-Gebiet u. a. die Wasserscheide Inn/Rott befindet. Vertiefende Untersuchungen sind daher hier nicht erforderlich.

Es gibt somit für diese im weiteren Umfeld der Bauvorhaben gelegenen FFH- bzw. EU-Vogelschutzgebiete keine weiteren Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung. Die Vorhaben sind nicht geeignet, diese Gebiete erheblich zu beeinträchtigen (§ 34 Abs. 1 BNatSchG).

#### Beeinträchtigungen von europäisch geschützten Arten

Aus dem Spektrum der europäisch geschützten Arten in Bayern wurden in den Gruppen Säugetiere, Reptilien, Amphibien, Schmetterlinge und Vögel jene Arten ermittelt, die im Untersuchungsraum zum Vorhaben "Neubau der A 94 München - Pocking (A 3) im Abschnitt Malching - Kirchham" vorkommen oder zu erwarten sind. Die Prüfung ergab, dass bei 3 Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden können.

Für viele der untersuchten relevanten Arten sind die projektspezifischen Wirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung so gering, dass relevante Auswirkungen auf den lokalen Bestand bzw. die lokale Population nicht zu erwarten sind. Für folgende Arten sind jedoch aufwändigere Schutzmaßnahmen oder vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, damit Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder erhebliche Störungen mit hoher Sicherheit ausgeschlossen werden können:

- strukturgebunden fliegende und jagende Fledermausarten
- Zauneidechse
- Kiebitz und weitere Arten der offenen Agrarlandschaft (Feldlerche, Wachtel)

Wesentliche Maßnahmen sind u. a. die Einhausung Tutting, die vorzeitige Anlage von Zauneidechsenlebensräumen auf der Ausgleichsfläche A7/CEF an der Hangleite bei Tutting, die vorzeitige Anlage der Ausgleichsfläche A6/CEF nordöstlich von Tutting und Schutzmaßnahmen, Bauzeitbeschränkungen usw..

Trotz der vorgesehenen umfangreichen Maßnahmen wird bei Zugrundelegung eines auf Individuen bezogenen Tötungsverbots, das baubedingte Tötungen und ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko einschließt, bei folgenden Arten die Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 (Töten, Fangen usw.) BNatSchG vorsorglich angenommen:

- Haselmaus
- Zauneidechse
- Nachtkerzenschwärmer

Bei der Prüfung der naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ergibt sich, dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, keine zumutbare Alternative vorhanden ist, die den Eintritt von Verbotstatbeständen verhindern oder mindern würde, und dass die Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen bzw. unveränderten Erhaltungszustand verbleiben.

#### Ausgleich der erheblichen Auswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 2 Halbsatz 2 UVPG)

Durch die Anlage der Ausgleichsflächen mit Schwerpunkt Naturhaushalt werden Lebensräume neu geschaffen oder optimiert, welche die mit dem Bauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen überwiegend innerhalb des Untersuchungsgebietes in räumlich-funktionalem Zusammenhang kompensieren.



Die Beeinträchtigungen der Arten- und Biotopausstattung, des landschaftlichen Funktionsgefüges, der Naturgüter Boden, Wasser und Klima, des Landschaftsbildes und des Naturgenusses sind durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzflächen und die entsprechenden landschaftspflegerischen Maßnahmen auf diesen ausgleichbar.

Die Beeinträchtigungen der Waldfunktionen können durch Maßnahmen zur Entwicklung von Wäldern (Neuanlage von Laubmischwäldern) kompensiert werden.

Mit der Realisierung der gesamten landschaftspflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Ausgleichsflächen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes) sind die mit den Bauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Sinne des § 15 BNatSchG ausgeglichen bzw. können die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes gleichwertig ersetzt werden.

Die Rodung und sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG bzw. Art. 16 Abs. 1 BayNatSchG können durch Umsetzung der geplanten Maßnahmen ausgeglichen werden. Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1, Ziff. 5, Anhänge 4.1 und 4.2 sowie Unterlage 12.3) detailliert bzw. zusammengefasst beschrieben und dargestellt.

#### Behördliche Stellungnahmen (§ 7 UVPG)

Landratsamt Passau - Naturschutzbehörde, Schreiben vom 14.05.2013

... „1. *Autobahn A 94*

*Die ursprünglich vorgesehene Talquerung des Kößlerner Baches mittels Damm wurde durch die Planänderung (Einhausung der Trasse in diesem Bereich) aus naturschutzfachlicher Sicht wesentlich entschärft. ... Die Eingriffe im restlichen Trassenverlauf bedeuten v. a. Versiegelungen von landwirtschaftlichen Flächen, Überbauung von Fließgewässern und Beeinträchtigungen ins Landschaftsbild durch die Führung der Autobahn in Dammlage mit zusätzlichen Lärmschutzwänden auf langen Strecken. ...*

*Die artenschutzrechtliche Prüfung ergab, dass bei 3 Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinien Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Für mehrere Arten sind aufwändige Schutzmaßnahmen oder vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) erforderlich, damit die Beeinträchtigung der ökologischen Funktionen ihrer Fortpflanzung- und Ruhestätten oder erhebliche Störungen mit Sicherheit ausgeschlossen werden können. Dies sind strukturgebundene fliegende und jagende Fledermausarten, Zauneidechse, Kiebitz sowie weitere Arten der offenen Agrarlandschaft (Feldlerche und Wachtel). Zudem wird auch für eine Reihe von Arten die Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG angenommen (Haselmaus, Zauneidechse und Nachtkerzenschwärmer). ...*

Landratsamt Passau - Jagdbehörde, Schreiben vom 30.04.2013

... „3. *Notwendigkeit einer Grünbrücke über die geplante A 94*

*Die Jägerschaft aus dem Gemeinschaftsjagdrevier Kirchham II fordert die Errichtung einer Grünbrücke über die geplante A 94 im Bereich zwischen den Ortschaften Schambach und Tutting, um einer möglichen genetischen Verarmung entgegenzuwirken, da durch die Zerschneidung der Landschaft ein isolierter Bereich für am Boden gebundene Wildtiere entstehen könnte.“...*

Bezirk Niederbayern - Fachberatung für Fischerei, Schreiben vom 21.03.2013

*... „Im Gewässer bewirkt das Erosionsmaterial eine vorübergehende oder langfristige Schädigung des aquatischen Lebensraums. Insbesondere wird auf die Vernichtung von Laichgebieten von kieslaichenden Fischarten und des Lebensraums des Makrozoobenthos hingewiesen.*

*Gewässerverlegungen, Verrohrungen, Baumaßnahmen an Gewässern, Sohl- und Ufersicherungen etc. können negative Auswirkungen auf die fischereilichen Verhältnisse (fischereilicher Artenschutz, Fischereiwirtschaft) haben. Es besteht die Gefahr, dass sowohl während der Baudurchführung als auch durch langfristige Auswirkungen des Vorhabens die biologische Vielfalt und die Produktivität des Gewässers beeinträchtigt werden.*

*So wird z. B. durch eine großräumige Steinsicherung oder Verdunkelung die Nahrungsproduktion vermindert. Für Fische und Substratbewohner können unüberwindliche Wanderhindernisse entstehen.*

*Eine Gestaltung der Gerinne nach rein technischen Gesichtspunkten (Auspflasterung, monotone Strukturen in Bezug auf Linienführung, Querprofil, Sohlbreite, Längsgefälle, technische Ufersicherung mit Steinen, anstatt biologischer Ufersicherung mit Pflanzen usw.) bewirkt die Vernichtung von Lebensräumen (z. B. Unterstände, kleinräumig unterschiedliche Substrate, differenzierte Strömungsverhältnisse durch schnelle Wechsel von Übertiefen und Flachwasserzonen) der Wasserbewohner.“ ...*

#### Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG)

Bayerischer Bauernverband, Schreiben vom 29.04.2013

*... „Zusammenfassend geht der Bayerische Bauernverband davon aus, dass der geplante Bau der A 94 in diesem Bereich gem. § 33 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG keinen Verstoß gegen die Verbote des Abs. 1 darstellt und insoweit auch artenschutzrechtliche Ausgleichsflächen nicht bereitzustellen sind.“ ...*

Bund Naturschutz in Bayern e.V., Schreiben vom 24.04.2013

*... „ dass durch die nunmehrige Tieferlegung der A 94 im Raum Tutting aus der Sicht des Natur- und Umweltschutzes keine Einwände mehr bestehen.“ ...*

#### **2.1.4.3 Schutzgut Boden**

Ermittelt werden die aktuellen Verluste und Beeinträchtigungen (schädliche Bodenveränderungen gemäß § 2 BBodSchG) der Bodenfunktion infolge anlagenbedingter Überbauung und Versiegelung sowie infolge Stoffeintragung durch den Kfz-Verkehr.

#### Unterlagen des Trägers des Vorhabens (§ 6 UVPG)

Siehe dazu Unterlage 16 - Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

#### Bestand (§ 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG)

Im Untersuchungsgebiet kommen die folgenden Bodentypen vor:

- Jungterassenschotter der Pockinger Heide

Auf den lockeren Schottern der Pockinger Heide haben sich insgesamt nur relativ geringmächtige Böden entwickeln können. Des Weiteren besitzen die sandigen Kiese keine bedeutende Deckschichtenaufgabe. Die Böden sind daher zum Teil als flachgründige Rendzinen oder skelettreiche Parabraunerden entwickelt. Nach Nordosten und damit im Bereich des Untersuchungsraumes treten zunehmend lehmig-sandige Hochflutlehme auf (z. B. um Tutting). Die Böden sind damit überwiegend sandig-schluffig, im Aulandbereich des Kößlerner Baches nordwestlich Kirchham auch stärker lehmig. Der Grobkiesanteil ist in den Schwemmkegeln der kurzen Bäche aus dem Tertiärhügelland erhöht.

- Tertiär

Das Ausgangsgestein des Tertiärs besteht aus schluffig-sandigen Mergeln, daneben auch Sanden und Kiesen und wird an den flacheren Hängen von mehreren Metern mächtigen Deckschichten aus Verwitterungslehmen, Fließerden und Lösslehm überdeckt. Auf diesen Substraten haben sich meist Braunerden entwickelt. Im Tal des Kößlerner Baches sind Gleye und andere grundwasserbeeinflussende Böden anzutreffen.

Im Planungsgebiet wurden die Böden durch folgende Vorbelastungen bereits erheblich und nachhaltig verändert:

- Verlust von Böden durch Versiegelung (Verkehrswege, Siedlungsflächen)
- Abgrabungen im Zuge des Kiesabbaus und teilweise Wiederverfüllung
- Beeinträchtigung der Bodenfunktion durch intensive landwirtschaftliche Nutzung

#### Projektwirkungen (§ 6 Abs. 4 Nr. 2 UVPG)

Für den Neubau der A 94 und die damit zusammenhängenden Folgemaßnahmen (Straßenverlegungen, Lärmschutzmaßnahmen, Regenwasserbehandlungsanlagen, Seitenentnahmen, Retentionsflächen) werden überwiegend landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen in Anspruch genommen. Daneben sind auch bestehende Straßenflächen sowie in geringem Umfang Wald- und Biotopflächen betroffen. Dabei durch die Zerstörung des Bodengefüges, der Bodenstruktur und der Horizontabfolge auch die Bodenfunktionen (biotische Lebensraumfunktion, Speicher- und Reglungsfunktion, natürliche Ertragsfunktion) erheblich beeinträchtigt.

#### Zu erwartende erhebliche Auswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG)

##### Bodenfunktionen

Bei den beiden geplanten Vorhaben (Neubau der A 94 und Verlegung der St 2110) sind durch die Flächeninanspruchnahme vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Böden betroffen. Neuversiegelungen erfolgen aufgrund der Trassierung im Bereich der bestehenden B 12 auch auf jetzigen straßenbegleitenden Grünflächen. Insgesamt erfolgen Neuversiegelungen auf einer Fläche von 20,8 ha.

Im Einzelnen sind von Versiegelung betroffen:

- Landwirtschaftlich genutzte Böden 19,2 ha
- Bestehende Straßennebenflächen 1,0 ha
- Forstwirtschaftlich genutzte Böden 0,3 ha
- Naturnahe Böden 0,3 ha

Im Bereich der Seitenentnahme Schambach 2 entsteht durch den Kiesabbau eine dauerhafte Wasserfläche (ca. 3 ha). Hier gehen ebenfalls wesentliche Bodenfunktionen verloren.

Insgesamt werden 39,3 ha dauerhaft überbaut (u. a. mit Straßendämmen und -einschnitten, Lärmschutzwällen, Seitenablagerungen und Entwässerungsanlagen). Die Überbauung von überwiegend gewachsenen Böden, etwa im Bereich von Damm- und Einschnittsböschungen führt zu mittleren Belastungen, da Böden sich hier langfristig wieder entwickeln und damit auch die Bodenfunktion teilweise wieder erfüllen können.

Davon betroffen sind einschließlich der gesamten Abgrabung der Seitenentnahmen und der Hochwasserretentionsflächen:

Landwirtschaftlich genutzte Böden	ca. 35,9 ha
Bestehende Straßenflächen	ca. 1,6 ha
Forstwirtschaftlich genutzte Flächen	ca. 0,5 ha
Naturnahe Lebensräume	ca. 1,43 ha

Die auf die Bauzeit begrenzte Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie nachrangig von Straßennebenflächen für den Baubetrieb (u. a. Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen, Ablagerungen von Oberböden) ohne bzw. mit geringen Geländemodellierungen führt zu geringem, vorübergehenden Veränderungen der Bodenfunktion und umfasst ca. 33 ha. Dies betrifft Teilflächen des dauerhaften Grunderwerbs und die Arbeitsstreifen (vorübergehende Grundinanspruchnahme).

Entlastungen durch die Entsiegelung von Böden ergeben sich durch den Rückbau der künftig nicht mehr benötigten Straßenflächen (ca. 1 ha). Hier wurde nur die Fläche gewertet, die außerhalb künftiger Straßenböschungen liegt.

#### Regelungsfunktion

Mit dem Vorhaben verbunden ist auch ein verkehrsbedingter Schadstoffeintrag in den Boden. Dabei ist davon auszugehen, dass die überwiegende Schadstofffracht im unmittelbaren Nahbereich zur Fahrbahn den Bodenkörper als Speicher- und Transformationsmedium betrifft. Bei den vorherrschenden Böden (stark feinerdehaltige oder humose Böden) ist von einer dauerhaften Bindung und Akkumulation der Schadstoffe auszugehen. Mit der Verkehrsverlagerung von der bestehenden B 12 auf die A 94 kommt es auch zu einer Entlastung von verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen entlang der B 12.

Die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung gibt Maßnahmen-, Prüf- und Vorsorgewerte für einzelne Schadstoffe und Wirkungspfade vor, des Weiteren nennt die UVPVwV Schadstofffrachten, die generell als unbeachtlich zu werten sind. Ein Erreichen bzw. Überschreitungen dieser Werte ist weder für die bestehende Vorbelastung noch in Verbindung mit den zusätzlich zu erwartenden Schadstoffeinträgen zu erwarten.

Ausgleich der erheblichen Auswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 2 Halbsatz 2 UVPG)

Aufgrund der gesetzlichen Regelungen ergeben sich hinsichtlich der untersuchten Auswirkungen auf die Bodenfunktion keine unmittelbaren Ausgleichserfordernisse.

Ein Ausgleich der zu erwartenden Beeinträchtigungen hinsichtlich des Schutzgutes Boden erfolgt jedoch über die vorgesehene großflächige extensive Nutzung auf den naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen sowie auf den Flächen zur Renaturierung / Gestaltung der Seitenentnahme bei Schambach.

#### Behördliche Stellungnahmen (§ 7 UVPG)

Bayerisches Landesamt für Umwelt, Schreiben vom 29.04.2013

... „3. Geotopenschutz, vorsorgender Bodenschutz und Rohstoffgeologie

*Schützenswerte Geotope sind vom Vorhaben nicht betroffen, die Belange des vorsorgenden Bodenschutzes wurden im Verfahren ausreichend berücksichtigt, Georisiken sind uns im Planungsgebiet nicht bekannt.*

*Die Belange der Rohstoffgeologie wurden im Verfahren weitestgehend berücksichtigt. Lediglich westlich Osterholzen kommt es am Südostrand des Vorranggebietes für den Abbau von Kies und Sand VR KS 16 zu geringen Überschneidungen. Hierdurch würde sich dieses Vorranggebiet um knapp 2 ha verkleinern. Obwohl diese Größenordnung im Vergleich zur Gesamtfläche (66 ha) weniger als 5 % beträgt, wird vorgeschlagen, für die mittelfristige Rohstoffsicherung das Vorranggebiet VR 16 entsprechend im Süden zu erweitern.“ ...*

#### Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG)

Keine

#### **2.1.4.4 Schutzgut Wasser**

Ermittelt werden die Verluste und/bzw. Beeinträchtigungen hinsichtlich Grundwasserneubildung, Retentionsraum und Oberflächengewässer infolge von Überbauung und Versiegelung, Verlegung sowie vorhabenbedingten Stoffeinträgen.

#### Unterlagen des Trägers des Vorhabens (§ 6 UVPG)

Siehe dazu Unterlage 1 - Erläuterungsbericht, Unterlage 13 - Unterlagen zu wasserrechtlichen Erlaubnissen und zu den Ausbautatbeständen und Unterlage 16 - Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

#### Bestand (§ 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG)

##### Oberflächengewässer

Wichtigstes Fließgewässer des Untersuchungsraumes ist der Kößlarner Bach. Der Bach ist als Gewässer 3. Ordnung eingestuft, die Gewässergüte wurde im Untersuchungsraum mit der Güteklasse II - III (kritisch belastet) festgestellt. Die Belastung resultiert von Einleitungen und von Einschwemmungen aus den überwiegend intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen. Relativ naturnahen

Abschnitten mit Steil- und Flachufern und typischer Begleitvegetation stehen ausgebaute Strecken und Ableitungen an den Wasserkraftanlagen und in den Ortschaften gegenüber.

Als weitere Fließgewässer sind im Untersuchungsraum lediglich kurze Gräben, die von Quellen an der Hangleite wegführen, und der Schambach vorhanden. Dieser wird, aus dem Hügelland kommend, im Ort Schambach in 2 Gräben geleitet, von denen der eine an Hof vorbeiführt, der andere entlang der bestehenden B 12 verläuft und anschließend in einer Grube versickert. Die Gewässergüte wurde ebenfalls überwiegend mit Güteklasse II - III eingestuft.

Stillgewässer sind im Untersuchungsraum vor allem in Form von Baggerseen und -weihern in den Kiesabbaugebieten anzutreffen. Weitere Gewässer sind ein Fischteich bei Reith, ein gestauter Graben östlich Schambach und quellgespeiste Kleintümpel in den Feuchtbereichen der Hangleite.

#### Grundwasser

Das Untere Inntal ist als Infiltrationsgebiet durch ergiebige, großräumig zusammenhängende Grundwasservorkommen, das Isar-Inn-Hügelland hingegen durch ein verzweigtes Gewässernetz mit zahlreichen, kaum ergiebigen lokalen Grundwasserstockwerken zu charakterisieren.

Im Untersuchungsraum schließt die Pockinger Terrasse als ältestes Schotterfeld an das Tertiärhügelland an. Die sandigen Kiese mit einzelnen verfestigten Sandlinsen sind hier an der Grenze zum Tertiärhügelland durch geringmächtige, lehmige bis sandig-lehmige Kolluvien überdeckt. Diese Abschlammungen besitzen in der sonst flachgründigen Niederterrasse eine wichtige Schutzfunktion. Die Sickerdauer beträgt hier 1 - 10 Tage, im Gegensatz zu den innnäheren Bereichen der Niederterrasse, die etwa südlich der Straße Kirchham-Hof-Schambach beginnt (unter 1 Tag). Sickerzeiten unter einem Tag treten im Untersuchungsraum auch in den Tälern des Kößlerner Baches und im Seitentälchen bei Freudenstein auf. Die Flurabstände des Grundwassers nehmen mit der Nähe zu den Innauen bzw. generell nach Osten hin ab.

Die tertiären Schichtwässer sind dagegen aufgrund der großräumig sehr mächtigen Überdeckung i. d. R. gut geschützt (Sickerdauer über 10 Tage).

#### Schutzgebiete

Der Bereich zwischen der Kreisstraße PA 60 südwestlich Tutting, Kirchham und Osterholzen ist als Wasserschutzgebiet "Osterholzen" ausgewiesen. Es erstreckt sich von Tutting bis Osterholzen mit der B 12 als nordwestlicher Grenze. Als Schutzzone I ist der Randbereich des Osterholzener Waldes südwestlich Osterholzen ausgewiesen; die Schutzzone II umfasst im Untersuchungsraum die umliegenden Waldteile bis zu einem Abstand von ca. 300 m zur B 12 sowie die nördlich angrenzenden Wiesen. Der großflächige Rest des Wasserschutzgebietes ist als Zone III A und B eingestuft.

Im Tal des Kößlerner Baches überlagert sich die Zone III B des WSG "Osterholzen" mit der Zone III B des WSG "Safferstetten". Dieses erstreckt sich parallel zum Kößlerner Bach von der Staubermühle und dem Hangfuß des Tertiärhügellandes (Hangleite) bis in den Bereich westlich Bad Füssing, wo (außerhalb des

Untersuchungsraumes) die Schutzzonen I und II liegen. Am südlichen Rand ragt das Wasserschutzgebiet "Aigner Holz" mit der Zone III B in den Untersuchungsraum.

Weitere fachliche Festsetzungen

Für den Kößlarner Bach wurde das Überschwemmungsgebiet vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf berechnet. Im Bereich von Tutting liegt die Grenze des 100-jährlichen Hochwassers zwischen der Kreisstraße PA 60 bzw. der GVS „Erlbacher Straße“ im Südwesten und der St 2110 bzw. der ehemaligen Bahnlinie im Norden. Die Siedlungsfläche von Tutting befindet sich somit mit Ausnahme der B 12 und der ehemaligen Bahnlinie zu großen Teilen im Überschwemmungsgebiet.

Die Inn-Terrassen entlang der B 12 sowie der Talräume des Kößlarner Baches und des Schambaches mit weiteren kleineren Seitentälchen im Tertiärhügelland werden als wassersensible Bereiche geführt, was bedeutet, dass diese Standorte durch über die Ufer tretende Flüsse und Bäche, zeitweise hohen Wasserabfluss in sonst trockenen Tälern oder zeitweise hoch anstehendes Grundwasser vom Wasser beeinflusst sind.

Für den Untersuchungsraum ergeben sich unter Berücksichtigung der ausgewiesenen Wasserschutzgebiete unterschiedliche Empfindlichkeiten des Grundwassers gegenüber Schadstoffeintrag:

- **sehr hohe** Empfindlichkeit:

Schutzzone I des WSG "Osterholzen"

- **hohe** Empfindlichkeit:

Schutzzonen II und III der WSG "Osterholzen" und "Safferstetten", Niederterrasse südlich der Straße Kirchham-Hof-Schambach, im Tertiärhügelland das Tal des Kößlarner Baches und das kurze Seitentälchen bei Freudenstein

- **mittlere** Empfindlichkeit:

übrige Bereiche der Niederterrasse;

- **geringe** Empfindlichkeit:

überwiegender Teil des Tertiärhügellandes.

Vorbelastungen der Grundwasservorkommen sind vorhanden

- durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung

- durch die Grundwasseraufschlüsse in den Kiesabbauflächen

- durch den diffusen Stoffeintrag aus den Siedlungsbereichen und durch den Straßenverkehr.

Projektwirkungen (§ 6 Abs. 4 Nr. 2 UVPG)

Durch die geplante A 94 werden an mehreren Stellen Fließgewässer gequert, dabei ist auch eine abschnittsweise Verlegung der Gewässer notwendig (insbesondere Schambach-Arm und Kößlarner Bach).

Da am Talausgang des Kößlarner Baches die A 94 in überdeckter Tieflage (Einhausung Tutting) das bestehende Grundwasserstockwerk kreuzt, wird eine Grundwasserwanne errichtet. Das Bauwerk stellt ein Hindernis im

Grundwasserstrom dar, so dass ohne Abhilfemaßnahmen oberstromig ein Grundwasseraufstau von bis zu 2,5 m und unterstromig eine Grundwasserabsenkung von bis zu 1,2 m verursacht werden würde (Dr. Blasy - Dr. Øverland, 2012). Deshalb sind Dükerungen des Grundwassers vorgesehen.

Ferner sind der Bau von sechs Regenwasserbehandlungsanlagen (5 Versickerungsanlagen und eine Rückhalteanlage), die Anlage von zwei Seitenentnahmen zum Kiesabbau mit Schaffung eines Stillgewässers bei Schambach sowie die Neuschaffung von Hochwasserretentionsräumen durch Geländeabsenkungen am Kößlarner Bach geplant. Die geplante Trasse verläuft zudem auf einer Länge von ca. 3,0 km innerhalb der Schutzzone III B der Wasserschutzgebiete "Safferstetten" und "Osterholzen".

Die Straßenabwässer können sowohl durch die Verunreinigung mit Reifenabrieb, Stäuben und gelösten Salzen, wie auch mit umweltgefährdenden Stoffen bei Unfällen auf der gesamten Baulänge ein verstärktes Risiko der Verunreinigung oberflächennaher Grund- und Trinkwasservorkommen aufgrund des durchlässigen Schotteruntergrundes darstellen.

Die Entwässerungsanlagen entlang der A 94 werden jedoch entsprechend dem aktuellen Stand der Technik so konzipiert, dass im Regelbetrieb Beeinträchtigungen auszuschließen sind. Im Bereich der Wasserschutzgebiete "Safferstetten" und "Osterholzen" sind Schutzmaßnahmen entsprechend den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) vorgesehen.

Zu erwartende erhebliche Auswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG)

#### Oberflächengewässer

Im Bereich der Gewässerquerungen ist trotz der höheren Verkehrsbelastungen auf der A 94 eine Abnahme des Gefährdungspotentials für die gequerten Oberflächengewässer Schambach und Kößlarner Bach (hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag und hohe Empfindlichkeit gegenüber baulichen Maßnahmen) durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle) gegeben. Die Abnahme ist durch die Errichtung der Regenwasserbehandlungsanlagen und die geringere Unfallgefahr auf der Autobahn begründet. Die im Schadensfall im Bereich der Grundwasserwanne der Einhausung Tutting anfallenden Flüssigkeiten im Tunnel werden in einem Havariebecken aufgefangen, abgesaugt und fachgerecht entsorgt, sodass sie nicht direkt in den Vorfluter (Kößlarner Bach) gelangen können.

Im Zuge der Baumaßnahmen zur A 94 gehen rd. 5.400 m<sup>3</sup> an Hochwasserretentionsraum im Überschwemmungsgebiet des Kößlarner Baches verloren und müssen ausgeglichen werden.

#### Grundwasser

Die Entwässerung des Autobahnkörpers erfolgt im Bereich der Dammlagen soweit möglich über eine breitflächige Versickerung über den belebten Oberboden. Im Bereich der Einschnittslagen, der Grundwasserwanne, entlang von Lärmschutzwällen sowie im Bereich von Brückenbauwerken wird das Wasser gesammelt und über naturnah gestaltete Becken gereinigt und versickert bzw. in den Kößlarner Bach als Vorfluter gedrosselt eingeleitet. Im Bereich der



Wasserschutzgebiete anfallendes Straßenoberflächenwasser wird größtenteils aus den Wasserschutzgebieten heraus in die Regenwasserbehandlungsanlagen Nrn. 2, 3, 4, 5 und 6 geleitet. Die geplante Entwässerung entspricht dem Stand der Technik und erfüllt die Belange der Umweltvorsorge.

Die Verlagerung von Teilen des Verkehrs vom bestehenden Straßennetz - mit teils veralteter oder unzureichender Entwässerung - auf die A 94 stellt deshalb für den Gewässerschutz eine Verbesserung dar. Auch durch die erhebliche Reduzierung der Unfallgefahr bietet die Autobahn einen höheren Standard des Gewässerschutzes als die bestehende B 12.

Insgesamt ergibt sich daher eine Abnahme des Gefährdungspotentials für die oberflächennahen Trinkwasservorkommen in der Schutzzone III B der Wasserschutzgebiete "Safferstetten" und "Osterholzen" durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle).

Da die Einhausung mit der Grundwasserwanne senkrecht zum Grundwasserstrom zu liegen kommt, wird das Grundwasser unter dem Ingenieurbauwerk hindurch gedükkert. Mit den hierzu vorgeschlagenen Maßnahmen können nach den Berechnungen von Dr. Blasy - Dr. Øverland (2012) die Auswirkungen auf den Grundwasserstand im Endzustand auf unter 0,4 m mit einer Reichweite von maximal 45 m reduziert werden. Aufgrund der hohen Grundwasserflurabstände (> 4,4 m) verbleibt in jedem Fall ein Flurabstand von mindestens 4 m, so dass keine ökologischen Auswirkungen zu erwarten sind. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen sind auch bei den unterschiedlichen Bauzuständen keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

Auswirkungen auf die nächstgelegenen Trinkwasserversorgungen Osterholzen und Safferstetten können ausgeschlossen werden.

Ausgleich der erheblichen Auswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 2 Halbsatz 2 UVPG)

Zur Sicherung der Hochwasserretention im Überschwemmungsgebiet des Kößlerner Bachs sind Geländemodellierungen im Bereich der Südseite des Kößlerner Bachs zwischen der Staubermühle und dem Geh- und Radweg auf dem ehemaligen Bahndamm vorgesehen, die den Verlust an Hochwasser-Retentionsraum ausgleichen sollen. Diese Abgrabungen werden im Zuge der naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen A1 und A2 renaturiert.

Hinsichtlich der weiteren untersuchten Auswirkungen auf Oberflächengewässer und Grundwasser ergeben sich keine Ausgleichserfordernisse. Verbesserungen hinsichtlich des Schutzgutes Wasser erfolgen über die vorgesehene, großflächige extensive Nutzung auf den naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen.

### Behördliche Stellungnahmen (§ 7 UVPG)

Gemeinde Bad Füssing, Gemeinderatsbeschluss vom 16.05.2013

*... „Des Weiteren durchschneidet die geplante Grundwasserwanne die Zone III B des Wasserschutzgebietes Safferstetten. ...*

*Die geplante Grundwasserwanne liegt in der Zone III B des „Wasserschutzgebietes Safferstetten“ und durchschneidet den Grundwasserstrom der Trinkwassergewinnungsanlage der Gemeinde Bad Füssing in Bad Füssing/Eggfing. Hier befinden sich fünf Flachbrunnen und ein Tiefbrunnen. Aus dieser Anlage werden ca. 700.000 m<sup>3</sup> Trinkwasser gefördert, in das Trinkwassernetz von Bad Füssing eingespeist und somit der gesamte Kurort mit einwandfreiem Trinkwasser versorgt. Eine Beeinträchtigung oder Störung hätte für die Gemeinde Bad Füssing fatale Folgen. Deshalb muss gewährleistet werden, dass jegliche Beeinträchtigung der Trinkwasserversorgung von Bad Füssing (auch während der Bauphase) ausgeschlossen ist.“ ...*

Gemeinde Bad Füssing, Schreiben vom 05.08.2013 mit Gutachten Dr. Prösl vom 10.07.2013

*... „Das Grundwassergewinnungsgebiet „Safferstetten“ der Gemeinde Bad Füssing liegt im Bereich der Niederterrasse des Inntals und ist 5 km vom Vorhabengebiet entfernt. ...*

*Aufgrund der großen Entfernung des Gewinnungsgebietes werden sich hydrologische Änderungen im Umfeld des Projektgebietes nicht auf das Einzugsgebiet „Safferstetten“ in signifikanter Weise auswirken.“ ...*

Gemeinde Bad Füssing, Schreiben vom 05.08.2014 mit Gutachten Dr. Prösl vom 23.07.2014

*... „Aus der Sicht des WVU kann dem Vorhaben nur zugestimmt werden, wenn die Maßnahme aus hydrologischer Sicht in ihre Gesamtheit plausibel und belastbar dargestellt ist. Derzeit ist dies nicht möglich.“ ...*

Gemeinde Bad Füssing“, Erörterungstermin am 25.11.2014

*... „Es wird festgestellt, dass auf Grund der großen Entfernung der Trinkwassergewinnungsanlage und der Tatsache, dass das Wasserdargebot durch die geplante Überleitung im Einhausungsbereich nicht verändert wird, sich keine signifikanten quantitativen Veränderungen für die Wasserversorgungsanlage „Safferstetten“ ergeben.*

*In der ergänzenden Stellungnahme vom 23.07.2014 konnte aus der Sicht des Wasserversorgungsunternehmers dem Vorhaben noch nicht endgültig zugestimmt werden, weil die Maßnahme aus hydrologischer Sicht in ihrer Gesamtheit noch nicht plausibel und belastbar dargestellt war. Die Stellungnahme der Autobahndirektion sowie die Erörterung beim Wasserwirtschaftsamt und der Gemeinde Bad Füssing haben dazu geführt, dass die quantitativen Auswirkungen plausibel und belastbar dargestellt sind.*

*Die Qualität des Wassers wird durch die Einhaltung der RiStWag beim Bau und Betrieb der Straße gewährleistet.“ ...*

Regionaler Planungsverband DONAU-Wald, Schreiben vom 26.04.2013

... „Allerdings steht die jetzige Linienführung zunächst im Widerspruch zu zwei Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 30.08.1999:

4.5 Innerhalb der Wasserschutzgebiete ist die Gradiente in Hochlage zu führen. Außerhalb der Schutzgebiete ist in Abschnitten mit hohem Grundwasserstand ein Mindestabstand von 1 m zwischen der Gradiente der Autobahn und dem höchsten Grundwasserstand einzuhalten. ...

Ziel dieser Maßgaben war es, Beeinträchtigungen des Grundwassers - insbesondere in den Wasserschutzgebieten - möglichst auszuschließen.“

...

Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Schreiben vom 31.03.2014

... „Die geplante Autobahn A 94 verläuft im Bereich von Tutting, Gemeinde Kirchham durch die Wasserschutzgebiete „Osterholzen“ des ZV WV Ruhstorfer Gruppe und „Safferstetten“ der WV Gemeinde Bad Füssing, jeweils Zone III B. ...

Grundsätzlich bestehen gegen die geplante Maßnahme keine wasserwirtschaftlichen Bedenken. ...

Die vorliegende Planung berücksichtigt die Vorgaben der „RiStWag“ (u.a. Dammlage, Hinausleiten des gesammelten Niederschlagwassers). Auch aus der aktuellen Ausgabe der „RiStWag“ von 2002 ergeben sich grundsätzlich keine höheren Anforderungen als in der vorliegenden Planfeststellung dargestellt. ...

#### Grundwasserwanne:

Diese Einhausung kann aufgrund seiner Lage im Einzugsgebiet der o.g. Gewinnungsanlage (WGA) sowohl während der Bauzeit, als auch während des späteren Betriebs zu Beeinträchtigung der Wasserversorgungsanlage führen:

- Zum einen quantitativ durch eine Absperrung des aus dem Kößlarner Bachtal zuströmenden Grundwassers,
- zum anderen in qualitativer Art durch chemische Belastungen durch die Straßennutzung. ...

Einen wichtigen Zustrom zur WGA „Osterholzen“ stellt der Kößlarner Bach, sowohl durch den begleitenden Grundwasserstrom, als auch durch Infiltration nach Eintritt in die „Pockinger Heide“ dar. Die der WSG-Ausweisung zugrunde liegenden Unterlagen gehen von 30 l/s aus. ...

#### Überschwemmungsgebiete

Der Planungsbereich zwischen Bau-km 23+025 bis 23+275 (Umgriff der Einhausung) liegt im amtlich bekannten Überschwemmungsgebiet des Kößlarner Baches, Gewässer III. Ordnung. Die Überschwemmungsgrenzen wurden vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Servicestelle Passau anhand einer Wasserspiegelberechnung ermittelt. Danach liegen die errechneten Wasserspiegellagen im vorgenannten Planungsbereich bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis zwischen 340,00 m. ü. NN. und 340,40 m ü. NN. ...

Der Verlust an Retentionsraum durch den Bau des Straßenkörpers der A 94 sowie Betriebsgebäude mit Zufahrt im Überschwemmungsgebiet beträgt ca. 5.400 m<sup>3</sup>. ...

Mit dem funktionalen Ausgleich von ca. 5.500 m<sup>3</sup> besteht unter Berücksichtigung der Auflagen in Ziffer 5.3 Einverständnis.

### 3.9 Altlasten

*Im gesamten Bereich der geplanten Trasse sind keine Altlastenstandorte berührt.“ ...*

Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Erörterungstermin am 25.11.2014

*... „b) Herkunft Grundwasser WSG Osterholzen*

*Mit der schriftlichen Stellungnahme der Autobahndirektion vom 27.10.2014 besteht nach Darstellung des Grundwasserdargebots aus dem Kößlerner Bach und der Klärung der Leistungsfähigkeit der Dükereinrichtung Einverständnis. ...*

*d) Einfluss Kößlerner Bach Grundwasserbegleitstrom*

*Mit der schriftlichen Stellungnahme der Autobahndirektion vom 27.10.2014 besteht nach der Erörterung Einverständnis.*

*e) Betroffenheit der Grundwasserversorgung Osterholzen und Safferstetten*

*Mit der schriftlichen Stellungnahme der Autobahndirektion vom 27.10.2014 besteht nach der Erörterung Einverständnis.“ ...*

### Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG)

Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe, Schreiben vom 25.04.2013

*... „Grundwasserwanne bzw. Einhausung, Ordner 3*

*Die geplante Grundwasserwanne durchscheidet mit einer Länge von ca. 400 m den Grundwasserzustrom unserer Trinkwassergewinnungsanlagen in Osterholzen. Hier befinden sich sieben Flachbrunnen und ein Tiefbrunnen. Diese Gewinnungsanlagen gehören zu den wichtigsten Einrichtungen des Zweckverbandes Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe. Bei einer jährlichen Gesamtfördermenge von ca. 2,8 Mio. m<sup>3</sup> Trinkwasser werden rund 2,0 Mio. m<sup>3</sup> Trinkwasser aus Osterholzen gefördert. Diese Anlagen sind somit unser unverzichtbares Standbein zur täglichen Versorgung unserer Kunden mit einwandfreiem Trinkwasser. Deshalb legen wir großen Wert darauf, dass unsere Anlagen dauerhaft zuverlässig nutzbar bleiben.“ ...*

Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe, Schreiben vom 14.05.2013 mit Gutachten Dr. Prösl vom 13.05.2013

*... „Zusammenfassende Bewertung der Unterlagen*

*Im Bereich Kirchham soll im Zuge der Errichtung der A 94 Trasse eine Einhausung mit einer Grundwasserwanne errichtet werden. Dieses Bauwerk stellt einen schwerwiegenden Eingriff und eine Barriere aus hydrologischer Sicht dar. ...*

*Das Gewinnungsgebiet Osterholzen des ZVWV Ruhstorfer Gruppe ist ca. 3 km vom Ort der Maßnahme entfernt. Das Vorhabengebiet gehört zur Schutzzone III B des Wasserschutzgebietes Osterholzen des ZVWV Ruhstorfer Gruppe.*

*Der im Gewinnungsgebiet Osterholzen genutzte Grundwasserstrom nimmt von der Einmündung des Kößlerner Baches in die Niederterrasse seinen Ausgang. Die dortige Einspeisung des Kößlerner Baches in den Terrassenschotter ist daher von großer Bedeutung für das Wasserdargebot des Gewinnungsgebietes Osterholzen.*

*Aus diesem Grund wird festgestellt, dass die vorliegenden Unterlagen nicht ausreichen, um mögliche Auswirkungen auf das Grundwasserdargebot im Gewinnungsgebiet Osterholzen der ZVWV Ruhstorfer Gruppe bewerten zu können.*

*Aus der Sicht der Trinkwassergewinnung kann daher den Planungen zur Grundwasserwanne derzeit nicht zugestimmt werden.“ ...*

Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe, Schreiben vom 25.07.2014 mit Gutachten Dr. Prösl vom 23.07.2014

*... „Hinsichtlich der Niederschlagswasserentsorgung besteht die Besorgnis, dass bei der Vielzahl der Bauwerke im Raum Kirchham lokal ein sehr hoher Streusalzeinsatz stattfinden wird. Dies führt letztendlich bei einer Einleitung der Niederschlagswässer ins Grundwasser zu stark erhöhten Chloridgehalten. ... Aus der Sicht des Zweckverbandes kann dem Vorhaben nur zugestimmt werden, wenn die Maßnahme aus hydrologischer Sicht in ihrer Gesamtheit plausibel und belastbar dargestellt ist. Derzeit ist dies nicht der Fall.“ ...*

Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe, Erörterungstermin am 25.11.2014

*... „Zum Baustellenmanagement, zur Quantität und zur Qualität des Grundwassers wird auf die Erörterung unter lfd.-Nr. 3 (Gemeinde Bad Füssing) verwiesen.“ ...*

Einwender Nr. 203 und Nr. 204, Schreiben vom 28.05.2013

*... „Der Durchlass des Kößlerner Baches unter der Simbacher Straße (B 12, Flnr. 1152/4, Gemarkung Kirchham) ist deutlich enger als derjenige unter dem ehemaligen Eisenbahndamm (Flnr. 1238/1, Gemarkung Kirchham). Aufgrund der mit der geplanten Begradigung des Baches einhergehenden Beschleunigung des Wasserzulaufes wird sich die wegen der vorhandenen Engstelle in der Ortsmitte von Tutting schon vorhandene Hochwassergefährdung weiter verschärfen.“ ...*

Einwender Nr. 205, Schreiben vom 28.05.2013

*... „Die Wasserversorgung der Hofstelle erfolgt über eine auf dem maßnahmenbetreffenen Grundstück Flnr. 1410, Gemarkung Kirchham befindliche und in den Planfeststellungsunterlagen bereits verzeichnete Widderanlage. ... Es muss sichergestellt werden, dass das Anwesen auch während und nach der Durchführung der Maßnahme über eine ausreichende Erschließung erfolgt.“ ...*

Einwender Nr. 207, Schreiben vom 28.05.2013

*... „Die landwirtschaftliche Hofstelle bezieht Brauchwasser über Vorkommen, die auch ein weiteres Anwesen versorgt. Eine entsprechende Sicherung ist notwendig.“ ...*

Einwender Nr. 209, Schreiben vom 28.05.2013

*... „Von den Weilern Ort und Riez fließt bei Starkregen sehr viel Oberflächenwasser entlang der Gemeindestraße Freudenstein zur B 12. Dieses Oberflächenwasser muss auch weiterhin gefahrlos abfließen und ggf. gesammelt werden.“ ...*

Einwender Nr. 400, Schreiben vom 27.05.2013

*... „Wie bereits in der ersten Planfeststellung gerügt, ist aus Sicht der Betroffenheit unserer Mandantschaft auch die im Zuge des Autobahnbaus geänderte Führung des Schambacharmes zu problematisieren. Da der Schambach im Zusammenhang mit Starkregenereignissen hochwassergefährdet ist, befürchtet meine Mandantschaft, dass die Hofstelle durch Überschwemmungen bedroht werden könnte, wenn der Schambach entsprechend der Planung in relativer Nähe des Hofanwesens geführt wird.“ ...*

Einwender Nr. 501, Schreiben vom 21.05.2013

... „Das Wasserschutzgebiet wird durch die Planung in der Zone III stark tangiert.“ ...

Einwender Nr. 7060, Schreiben vom 22.05.2013

... „Gegen die geplante Seitenentnahme Schambach 2 habe ich folgende Einwände:  
Durch den Nassabbau befürchte ich eine Verunreinigung meiner Hausbrunnen.“ ...

#### **2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima**

Ermittelt werden die Verluste und/bzw. Beeinträchtigungen von Flächen mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion (Frischluffgebiete) und Luftaustauschbahnen infolge von Überbauung sowie vorhabenbedingte Abgas- und Partikelemissionen.

##### Unterlagen des Trägers des Vorhabens (§ 6 UVPG)

Siehe dazu Unterlagen 1 - Erläuterungsbericht und Unterlage 16 - Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

##### Bestand (§ 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG)

In den Nachtstunden stellt sich im Inntal eine vermutlich schwache Talabwindzirkulation ein, die allgemein parallel zur Talachse verläuft. Generell führt bei Strahlungswetterlagen die atmosphärische Turbulenz tagsüber zu einer günstigeren und rascheren Verdünnung von Emissionen.

Im Bereich der Mündungen der kleinen Seitentäler in das Inntal ist damit zu rechnen, dass nächtliche Kaltluftabflüsse in das Inntal vordringen. Da diese Kaltluftabflüsse in der Regel wenig mit Emissionen vorbelastete Luft mit sich führen, bringen sie den Ortschaften, die im Bereich der Mündungstrichter der Seitentäler ins Inntal liegen, insbesondere im Sommerhalbjahr nach wärmebelasteten Tagen eine entlastende abendliche Abkühlung.

Des Weiteren finden sich schwache, sporadische Kaltluftabflüsse von kurzer Dauer vor allem in den unbewaldeten Hangbereichen des Tertiär-Hügellandes sowie im Übergangsbereich zur Niederterrasse.

Gebiete mit fachlichen Festsetzungen bezüglich Luft/Klima sind im Untersuchungsraum als „Wälder mit Bedeutung für den regionalen Klimaschutz“ gemäß Waldfunktionsplan der Osterholzener Wald und der Wald südlich Hof.

#### Projektwirkung (§ 6 Abs. 4 Nr. 2 UVPG)

Durch die Zunahmen der Verkehrsmengen (im Vergleich zur bestehenden B 12) können gasförmige Emissionen in den lokalklimatisch gegenüber Schadstoffeintrag empfindlichen Bereichen (u. a. Wälder, Luftaustauschbahnen) ein erhöhtes Risiko darstellen.

Bei der Realisierung der A 94 mit der geplanten Einhausung Tutting kommt es zu einer Verlagerung der im Prognose-Nullfall entlang der B 12 auftretenden erhöhten Schadstoff-Konzentrationen in Richtung Norden und Westen, also aus der Ortschaft Tutting heraus.

#### Zu erwartende erhebliche Auswirkungen (§6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG)

Mit der Verlagerung der Schadstoffemission aus Tutting heraus kommt es auch zu einer Entlastung bezüglich der Luftaustauschbahnen entlang des Tals des Kößlerner Bachs, da sich die Tunnelportale mit den erhöhten Schadstoffkonzentrationen im äußeren Randbereich des Talausgangs befinden, bei gleichzeitig deutlich größeren Abständen zu den nächsten Wohngebäuden. Die Emissionsquellen liegen somit günstiger. In Bezug auf die Verminderung der Schadstoffausbreitung wirkt sich auch die tiefe Einschnittslage insbesondere am südlichen Talrand (Südportal der Einhausung), günstig aus.

#### Ausgleich der erheblichen Auswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 2 Halbsatz 2 UVPG)

Aufgrund der gesetzlichen Regelung ergeben sich hinsichtlich der untersuchten Auswirkungen auf das Lokalklima keine unmittelbaren Ausgleichserfordernisse.

#### Behördliche Stellungnahmen (§ 7 UVPG)

Keine

#### Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG)

Einwender Nr. 501, Schreiben vom 21.05.2013

... „Die geplante Trasse wird eine starke Lärm- und Abgasbelastung für die meiner Mandantin gehörenden Wohnanwesen Osterholzen 2 und 3 bringen.“ ...

#### 2.1.4.6 Schutzgut Landschaft

Ermittelt werden die Verluste und/bzw. Beeinträchtigungen von Landschaftsbild, landschaftsbildprägenden Strukturelementen und wichtigen Blickbeziehungen.

##### Unterlagen des Trägers des Vorhabens (§ 6 UVPG)

Siehe dazu Unterlage 1 - Erläuterungsbericht, Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan (Textteil), Unterlage 12.2 - Landschaftspflegerischer Begleitplan (Bestands- und Konfliktplan) und Unterlage 16 - Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

##### Bestand (§ 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG)

Die naturräumliche Zweiteilung des Untersuchungsgebietes - Tertiärhügelland im Nordwesten und Pockinger Heide (Inntal) im restlichen Bereich - ist auch für den Landschaftseindruck von grundlegender Bedeutung, da sich beide Naturräume deutlich in ihrer Oberflächengestalt unterscheiden.

Die Hangleite des Tertiärhügellandes am westlichen Rand des Inntals (Inntal-Leite) gehört zu den großräumig wirksamen Orientierungsmarken Südostbayerns. Sie ist eine einheitliche und nur durch wenige große Talmündungen durchbrochene, z. T. steile und hohe Hangstufe. Die annähernd vollständige Bewaldung lässt sie im Landschaftsbild noch markanter erscheinen.

Die Pockinger Heide (Inntal) dagegen ist grundlegend als ebene Schotterplatte zu beschreiben, die im Wesentlichen durch landwirtschaftliche Nutzflächen, Siedlungen und Verkehrswegen geprägt ist und nur durch einzelne Gehölzkulissen, Waldränder und Bachläufe gegliedert wird.

Damit ergeben sich innerhalb des Untersuchungsraumes folgende markante Gelände- und Vegetationsformationen, die neben dem Landschaftsbild auch die natürliche Erholungseignung der Landschaft prägen:

- steile, bewaldete Hangleite, die das Landschaftsbild dominiert. Ab Schambach bis westlich Tutting mit Seitentälchen, nördlich von Tutting bis Leithen
- Unterbrechung der Hangleite durch den Talausgang des Kößlerner Baches bei Tutting
- die in der Ebene weithin sichtbaren Waldränder des Osterholzener Waldes und die Wälder südwestlich von Schambach.

In der ansonsten ebenen Agrarlandschaft fallen weiterhin einzelne Gehölze und Gehölzreihen an Wegen und Gräben, an der Bundesstraße 12, um Abbaustellen, um Gehöfte sowie als markante Einzelbäume in der Feldflur auf.

Als Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild sind im Wald funktionsplan folgende Bereiche ausgewiesen:

- Hangleitenwälder zwischen Schambach und Leithen
- Osterholzener Wald
- Wald südlich Hof

Die Ortsränder von Schambach und Tutting sind durch Obstwiesen und weitere Gehölze mit Ausnahme einiger neuer Wohngebäude überwiegend gut in die



Landschaft eingebunden. Dies trifft auch für die kleineren Orte, Weiler und Einödgehöfte zu.

Die Siedlungsteile Tutting, Moos und Staubermühle sind im Umfeld des Kößlerner Baches gut durch Gehölzbestände in die Landschaft eingebunden. Ungestörte Blickbeziehungen in die naturnahen Bachaue tragen zu einer hohen Wohnumfeldqualität bei.

#### Projektwirkungen (§ 6 Abs. 4 Nr. 2 UVPG)

Das Landschaftsbild ist in mehrfacher Hinsicht durch die geplante Maßnahme betroffen:

- In den Streckenabschnitten in Dammlage bzw. mit Lärmschutzanlagen können Sichtbeziehungen insbesondere in weitgehend ebenen Landschaften beeinträchtigt und unterbrochen werden.
- Sichtbeziehungen entlang des Kößlerner Baches sowie auf die das Landschaftsbild dominierende Hangkante des Tertiärhügellandes können durch die geplante Baumaßnahme ebenfalls erheblich beeinträchtigt oder unterbrochen werden.
- Hanganschnitte und hohe Einschnitte können zu optisch weithin wirksamen Veränderungen des Landschaftsbildes führen.

#### Zu erwartende erhebliche Auswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG)

Die landschaftliche Qualität im Plangebiet wird durch die Baumaßnahme trotz der Vorbelastungen und der geplanten Gestaltungsmaßnahmen in deutlichem Umfang zusätzlich belastet:

- In den Streckenabschnitten, in denen die A 94 in Dammlage geführt wird, werden Sichtbeziehungen über die weitgehend ebene Pockinger Heide hinweg beeinträchtigt und in Bereichen mit zusätzlichen Lärmschutzanlagen oder querenden Überführungsbauwerken auch stellenweise durchbrochen.
- Die Dominanz der Hangleite als prägende Landmarke wird dagegen nach wie vor in ausreichendem Maße zu Geltung kommen. Durch die optische Unruhe, die vom Verkehr auf der A 94 ausgeht, durch die erforderlichen Verkehrsregelungsbauwerke und auch durch die geplanten Gehölzpflanzungen wird jedoch eine optische trennende Längsachse parallel zur Hangkante geschaffen, die in der weitgehend ebenen Terrassenlandschaft erheblich auffälliger ist, als die überwiegend niveaugleich verlaufende bestehende B 12.
- Im landschaftlich besonders sensiblen Bereich des Talausganges des Kößlerner Baches kann durch die Führung der A 94 in überdeckter Tieflage (Einhausung) eine weitgehende Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschafts- und Ortsbildes erreicht werden. Verbleibende Beeinträchtigungen sind im Wesentlichen der Verlust von landschaftsprägenden Großbäumen und von Gehölzkulissen im Talraum des Kößlerner Baches sowie die Errichtung der erforderlichen baulichen Anlagen (u. a. Stützwände für die Grundwasserwanne bzw. den Hanganschnitt, die Tunnelportale mit aufgesetzten Blendschutzwänden, Betriebsgebäude, Regenwasserbehandlungsanlage).

Zusätzliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ergeben sich auch durch die Abgrabungen in den beiden Seitenentnahmeflächen südlich von Schambach.

#### Ausgleich der erheblichen Auswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 2 Halbsatz 2 UVPG)

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, des Naturgenusses und der Erholung können im Rahmen der Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraums (G-Maßnahmen) auf den Straßenbegleitflächen (u. a. Böschungen, entsiegelte Straßenabschnitten, Verschnittflächen) sowie mit den Maßnahmen zur landschaftsgerechten Gestaltung und Einbindung der Seitenentnahmeflächen bei Schambach (Renaturierung mit Folgenutzung Natur- und Artenschutz) und mit den vorgesehenen Ausgleichsflächen (mit Schwerpunkt Naturhaushalt), die auch für die Neugestaltung des Landschaftsbildes wirksam werden, minimiert werden.

Darüber hinaus ist zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes am Talausgang des Kößlerner Baches eine zusätzliche Ausgleichsfläche (mit Schwerpunkt Landschaftsbild) notwendig. Diese Fläche trägt mit den darauf vorgesehenen Maßnahmen zu einer landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und gleichzeitig auch zur Kompensation der Beeinträchtigten und der Erholungseignung bei.

#### Behördliche Stellungnahmen (§ 7 UVPG)

Landratsamt Passau - Naturschutzbehörde, Schreiben vom 14.05.2013

*... "Die ursprünglich vorgesehene Talquerung des Kößlerner Baches mittels Damm wurde durch die Planänderung (Einhausung der Trasse in diesem Bereich) aus naturschutzfachlicher Sicht wesentlich entschärft. Vor allem die Eingriffe in das Landschafts- und Ortsbild konnten damit weitgehend minimiert werden. Die Eingriffe im restlichen Trassenverlauf bedeuten v. a. Versiegelungen von landwirtschaftlichen Flächen, Überbauung von Fließgewässern und Beeinträchtigungen ins Landschaftsbild durch die Führung der Autobahn in Dammlage mit zusätzlichen Lärmschutzwänden auf langen Strecken." ...*

#### Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG)

Einwender Nr. 212, Schreiben vom 28.05.2013

*... „Argument Landschaftsschutz*

*Auch aus Gründen des Fremdenverkehrs sollte das landschaftlich schöne Kößlerner Tal bei Tutting erhalten bleiben.*

- 1. Auf der östlichen Seite Tutting/Moos wird ein Höhenzug (die Hangleite) teilweise abgetragen um Platz für die Autobahn und mehrerer Straßen zu schaffen.“ ...*

#### **2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Ermittelt werden die Verluste und/bzw. Beeinträchtigungen von Kulturgütern sowie Sachgütern.

##### Unterlagen des Trägers des Vorhabens (§ 6 UVPG)

Siehe dazu Unterlage 16 - Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

##### Kulturgüter

Im Untersuchungsraum kommen als kulturgeschichtlich bedeutsame Objekte zahlreiche Bau- und Bodendenkmäler vor.

Einzelne Gebäude (Bauernhäuser, Mühlen, Kapellen) innerhalb der Orte und Siedlungen Tutting, Schambach, Hof, Staubermühle und Leithen sind als Baudenkmäler ausgewiesen.

Die bekannten Bodendenkmäler (zahlreiche Siedlungsspuren, Teilstücke einer Römerstraße und Grabhügel) sind in Unterlage 12.1 im Anhang in Ziff. 2.1 aufgelistet. Im Talraum des Kößlerner Baches sowie südlich und nördlich davon im Hügellandbereich wurden vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zudem großflächige Bodendenkmal-Verdachtsflächen (Vor- und frühgeschichtliche Siedlungen, Mühlenstandorte) markiert.

Baudenkmäler sind von den geplanten Baumaßnahmen nicht betroffen.

Folgende Bodendenkmäler oder Bodendenkmal-Verdachtsflächen liegen zum Teil im Baufeld bzw. im Arbeitsstreifen der geplanten Baumaßnahmen:

- Teilstück einer Römerstraße nördlich des Osterholzener Waldes (D-2-764-00890)
- Weitgehend verebnete vorgeschichtliche Grabhügelgruppe westlich des Osterholzener Waldes mit drei oder vier Hügeln, daraus Grabfunde der römischen Kaiserzeit, Siedlung der römischen Kaiserzeit, Teilstrecke einer Römerstraße (D-2-7645-0082)
- Siedlungsfunde der Münchhöfener Gruppe nördlich von Moos (D-2-7645-0085)
- Großflächige Bodendenkmal-Verdachtsfläche südlich und nördlich des Talraums des Kößlerner Baches im Hügellandbereich westlich der Hangkante des Tertiärhügellandes (Vor- und Frühgeschichtliche Siedlungen, V-2-7645-0002)
- Großflächige Bodendenkmal-Verdachtsfläche im Talraum des Kößlerner Baches (Vor- und frühgeschichtliche Siedlungen, Mühlenstandorte, V-2-67645-0003)

## Sonstige Sachgüter

### Landwirtschaft

Durch den Neubau der A 94 und die Verlegung der St 2110 werden für die Straßenflächen, Straßenebenenflächen, Seitenentnahmen, Retentionsflächen usw. überwiegend landwirtschaftliche Nutzflächen mit günstigen Erzeugungsbedingungen in Anspruch genommen. Für die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden mit Ausnahme einer artenschutzrechtlich begründeten Ausgleichsfläche für den Kiebitz nordöstlich von Tutting vorwiegend Flächen beansprucht, die für die landwirtschaftliche Nutzung weniger günstig sind.

### Wald

Durch die geplanten Baumaßnahmen werden Waldflächen im Bereich der Hangleite in Anspruch genommen. Dabei gehen 0,6 ha für den Neubau der A 94 verloren (Rodung).

Zur Erhaltung der mit Waldflächen im Naturraum verbundenen ökologischen Funktionen ist die Neuanlage von Wäldern vorgesehen. Im Rahmen der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen und der Renaturierungsmaßnahmen für die Seitenentnahme Schambach werden auf ca. 2,41 ha naturnahe Waldbestände gegründet (Erstaufforstungen), die als Wald gemäß Art. 2 BayWaldG gewertet werden

### Baugebiete

Derzeit sind als wesentliche Nutzungsänderungen geplante Baugebiete (Gewerbe und Wohnen) im Bereich Tutting und Kirchham in den Flächennutzungsplänen ausgewiesen. Durch die geplante A 94 sind aufgrund der Trassierung, der Führung der Trasse in überdeckter Tieflage (Einhausung Tutting) und der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen keine erheblichen Auswirkungen auf zukünftige Bauflächen zu erwarten.

### Kies- und Sandabbau

Die im Regionalplan ausgewiesene Vorrangfläche K 17 für Kies- und Sandabbau ist durch die geplante A 94 nicht betroffen. Die beiden geplanten Seitenentnahmen südlich von Schambach liegen innerhalb der Vorrangfläche K 17 und entsprechen somit den Vorgaben des Regionalplans. Das Vorranggebiet nördlich des Osterholzener Waldes wird randlich etwas tangiert.

## Behördliche Stellungnahmen (§ 7 UVPG)

Landratsamt Passau - Abteilung 7, Schreiben vom 04.04.2013

*... „In städtebaulicher Hinsicht bestehen gegen die vorliegenden Planungen der Autobahndirektion Südbayern keine grundsätzlichen Bedenken. ... Ein wesentlicher Grund aus städtebaulicher Sicht ist dabei die Änderung, dass die Gradienten der A 94 im Bereich Tutting in „Tieflage“ geführt wird. ... Es handelt sich hierbei um eine wesentliche Verbesserung für die städtebaulichen Gegebenheiten vor Ort im Bereich Tutting. ... Aus fachlicher Sicht kann deshalb dieser Tunnel nur befürwortet werden.“ ...*

Bezirk Niederbayern - Fachberatung für Fischerei, Schreiben vom 21.03.2013

*... „Gewässerverlegungen, Verrohrungen, Baumaßnahmen an Gewässern, Sohl- und Ufersicherungen etc. können negative Auswirkungen auf die fischereilichen Verhältnisse (fischereilicher Artenschutz, Fischereiwirtschaft) haben. Es besteht die Gefahr, dass sowohl während der Baudurchführung als auch durch langfristige Auswirkungen des Vorhabens die biologische Vielfalt und die Produktivität des Gewässers beeinträchtigt werden.“ ...*

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Schreiben vom 29.04.2013

*... „1. Baudenkmäler*

*Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden, soweit aus den Unterlagen ersichtlich, durch die oben genannte Planung nicht berührt. ...*

*2. Bodendenkmäler*

*Der geplante Neubau der Autobahn quert unmittelbar drei bekannte Bodendenkmäler, zwei weitere Bodendenkmäler befinden sich in der Nähe der Trasse. Ferner sind mehrere Verdachtsflächen aufgrund der Nähe zu bekannten Bodendenkmälern und aufgrund von siedlungsgünstigen Lagen eingetragen worden. Die Verdachtsfläche V-2-7546-0003 ergibt sich aus dem angenommen geradlinigen Verlauf eines sichtbaren Abschnitts einer Römerstraße. Die Bodendenkmäler und die Verdachtsflächen sind im Anhang des Gutachtens aufgeführt.*

*Im Bereich der Ausgleichsmaßnahme 5 befindet sich die Wüstung Ainsen (Inv.Nr. D-2-7645-0154), die im 19. Jahrhundert noch als Angerdorf aus acht Hofstellen bestand sowie eine Befestigungsanlage (Inv.Nr.D-2-7645-0051). Aufgrund der geplanten Bodeneingriffe in den bekannten Bodendenkmälern können archäologische Befunde und Funde zerstört werden.“ ...*

Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut, Schreiben vom 06.05.2013

*... „Die Planungsstrasse durchschneidet laut Agrarleitplan für die zukünftige Nutzung erhaltenswerte Flächen. Die landwirtschaftlichen Fluren im Planungsraum sind sowohl von den Bodenverhältnissen als auch von den klimatischen Gegebenheiten besonders ertragreich. Der Flächenschwund für die Landwirtschaft beläuft sich laut Planungsunterlagen auf etwa 88 ha für die Trasse der A 94. Der St 2110 können ungefähr 7 ha Flächenverlust zugeschrieben werden.“ ...*

### Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG)

Bayerischer Bauernverband, Schreiben vom 29.04.2013

... „1. Flächenverbrauch

*Für die Durchführung des geplanten Projektes wird in erheblichen Maß landwirtschaftlich genutzter Boden in Anspruch genommen und in die landwirtschaftliche Struktur eingegriffen.*

*Für die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im engeren und auch weiteren Umfeld des geplanten Projekts stellt der Flächenverbrauch ein großes Problem dar. Durch den Verbrauch von Projekt- und Ausgleichsflächen durch den geplanten Bau von 2 Autobahnabschnitten entstehen nicht absehbare, agrarstrukturelle Verschlechterungen für die dort ansässigen Betriebe. Der immense Verbrauch guter landwirtschaftlicher Nutzfläche verursacht im Planungsbereich eine zunehmende Flächenknappheit, die sich in mehrerer Hinsicht negativ auf die landwirtschaftlichen Betriebe auswirkt. Für den Bau der A 94 Malching - Kirchham werden ca. 70 ha landwirtschaftliche Nutzfläche in Anspruch genommen. Diese Fläche wird unwiederbringlich vernichtet. Ersatzflächen stehen kaum zur Verfügung.“ ...*

Einwender Nr. 200, Schreiben vom 28.05.2013

*... „Die Existenzgefährdungproblematik erklärt sich aufgrund der im Erläuterungsbericht auf den Seiten 56 und 57 ausgewiesenen Flächenbilanz nahezu von selbst und erst recht unter Berücksichtigung des Umstandes, dass den Vorhabenträgern derzeit wohl nur sehr wenig Ersatzland zur Verfügung zu stehen scheint. Berücksichtigt man den östlichen Folgeabschnitt der A 94 bis zur Bundesautobahn A 3 verschärft sich die Situation beinahe dramatisch. Der Druck auf die landwirtschaftlichen Flächen nimmt daher in der Region ständig zu, die Flächenknappheit wirkt sich mit einem rasanten Anstieg der Bodenpreise und der Pachtpreise aus. Die gesamte landwirtschaftliche Struktur in der Region ist bedroht.“ ...*

#### **2.1.4.8 Wechselwirkungen**

Ermittelt werden die Wechselwirkungen zwischen den behandelten Schutzgütern und die Wechselwirkungen, die durch Schutzmaßnahmen verursacht werden.

#### Unterlagen des Trägers des Vorhabens (§ 6 UVPG)

Siehe dazu Unterlage 16 – Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Lärmimmissionen

Die Lärmimmissionen, die in ihrer Be- und Entlastung für die Wohnqualität untersucht wurden, haben ebenso Auswirkungen auf die biotischen Schutzgüter. Die mögliche Lärmbelastung spielt innerhalb der Auswirkungen einer Straßenbaumaßnahme eine so bedeutende Rolle, dass dieser Aspekt für jedes der betroffenen Schutzgüter über die Auswahl des Untersuchungsgegenstandes berücksichtigt wird:

- Lärmimmissionen Nacht im Schutzgut Menschen "Störung der Nachtruhe durch Verkehrslärm"

- Lärmimmissionen Tag im Schutzgut Menschen "Störung von Erholungsflächen durch Verkehrslärm"
- Lärmimmissionen im Schutzgut Tiere und Pflanzen (Ausweisung von Belastungskorridoren)

Für die geplanten Baumaßnahmen ergeben sich somit als Wechselwirkungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen aufgrund der abschnittswisen Betroffenheit von hochwertigen Lebensräumen auch hohe Belastungen für die Tierwelt durch Lärm. Durch die Festlegung der Breite des Belastungskorridors in Abhängigkeit von den Empfindlichkeiten der betroffenen Arten und Lebensräume im Schutzgut Tiere und Pflanzen sind diese möglichen Wechselwirkungen mit abgedeckt. Mit der Analyse der Wechselwirkung ergaben sich daher keine zusätzlichen Erheblichkeiten.

#### Versiegelung von Flächen

Die Versiegelung von Boden wirkt sich aufgrund der vielfältigen Verflechtungen des Schutzgutes Boden mit anderen abiotischen und biotischen Ressourcen auch auf andere Schutzgüter aus. Veränderungen der Bodenbeschaffenheit bedeuten immer auch Veränderungen für andere Ressourcen. Der Aspekt der Versiegelung spielt als Umweltauswirkung im Rahmen der UVS eine so bedeutende Rolle, dass er für jedes der betroffenen Schutzgüter separat dargestellt wird:

- Verlust von Lebensräumen im Schutzgut Tiere und Pflanzen
- Verlust an Boden im Schutzgut Boden
- Verringerung der Grundwasser-Neubildungsrate im Schutzgut Wasser
- Verlust von land- und forstwirtschaftlichen Produktionsflächen im Schutzgut Sachgüter

Die Wechselwirkungen sind somit bei der Wahl der Untersuchungsgegenstände berücksichtigt. Durch den geplanten Neubau der A 94 und die Verlegung der Staatsstraße ergeben sich Belastungen durch Wechselwirkungen auf die genannten Schutzgüter, da in großem Umfang bisher unversiegelter Boden verbraucht wird. Diese Aspekte sind im Rahmen der Einzeluntersuchungen in den genannten Schutzgütern hinreichend genau dargestellt, so dass sich aufgrund von Wechselwirkungen keine neuen Erheblichkeiten ergeben.

#### Absenkung des Grundwassers

Bei den geplanten Bauvorhaben sind aufgrund der vorgesehenen Unterdükerung der Grundwasserwanne keine dauerhaften wesentlichen Veränderungen des Grundwasserspiegels zu erwarten. Somit sind hier keine Auswirkungen auf andere Schutzgüter gegeben.

#### Verlust und Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Baumaßnahme haben Auswirkungen auf biotische Bereiche, auf das Landschaftsbild und damit auch auf die Erholungsqualität des Raumes. Dieser Aspekt der Veränderung der vorhandenen Strukturen und Landschaftselemente spielt als Umweltauswirkung auf die jeweiligen Schutzgüter eine so bedeutende Rolle, dass diese Auswirkungen in dem jeweiligen Schutzgut dargestellt werden:

- Verlust und Beeinträchtigung von Lebensraumstrukturen und -elementen im Schutzgut Tiere und Pflanzen

- Verlust und Beeinträchtigung der raumwirksamen Strukturen und Landschaftselemente im Schutzgut Landschaft
- Verlust und Beeinträchtigung von erholungswirksamen Strukturen und Elementen der Landschaft im Schutzgut Menschen

Die Wechselwirkungen sind somit bei der Wahl der Untersuchungsgegenstände berücksichtigt. Als Ergebnis der Analyse der Wechselwirkungen ergeben sich keine neuen Erkenntnisse hinsichtlich etwaiger Synergieeffekte, d. h. die Wechselwirkungen führen nicht zu einer neuen Beurteilung.

#### Wechselwirkungen aufgrund von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG können auch durch bestimmte Schutz- oder Ausgleichsmaßnahmen verursacht werden, die zu Problemverschiebungen führen. Es ergeben sich folgende Fälle für mögliche Auswirkungen von Schutzmaßnahmen:

##### Anlage von Lärmschutzanlagen

Die Anlage von Lärmschutzmaßnahmen für Schambach, Reith und Tutting entlang der geplanten A 94 führt zu Auswirkungen hinsichtlich des Landschaftsbildes (optische Beeinträchtigung). Diese Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch die geplanten Gestaltungsmaßnahmen (Pflanzmaßnahmen mit Einzelbäumen und flächigen Gehölzbeständen in den angrenzenden Bereichen) weitgehend minimiert.

##### Anlage von Ausgleichsflächen

Die Anlage von naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen erfolgt zum Teil auf landwirtschaftlich genutzten Böden. Durch die Veränderung der Nutzungsart wird auf Teilflächen (geplante Magerstandorte) auch der Bodenaufbau verändert. Der bisherige Bodenaufbau wird einer Neubildung (Sukzession) unterzogen, was zu Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser führt. Aufgrund der vorgesehenen extensiven Nutzung der Flächen sind jedoch keine langfristig negativen Auswirkungen abzusehen.

Als Wechselwirkung mit dem Schutzgut Sachgüter gehen durch die Ausweisung von Ausgleichsflächen auch landwirtschaftlich nutzbare Flächen verloren. Überwiegend aufgrund der Neuversiegelung im Planungsgebiet und der Betroffenheit von Kiebitzbrutrevieren ergibt sich mit ca. 20 ha ein hoher Flächenbedarf für Ausgleichsmaßnahmen. Aufgrund des Planungskonzeptes für die Ausgleichsmaßnahmen kann ein großer Teil der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen jedoch im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking (ca. 13 ha) und damit außerhalb der landwirtschaftlich genutzten Fläche umgesetzt werden. Darüber hinaus kann die aus artenschutzrechtlichen Gründen notwendige Ausgleichsmaßnahme für den Kiebitz (A 6/CEF, ca. 3 ha) im Bereich nordöstlich von Tutting außerhalb der Brutzeit des Kiebitz im Rahmen von Pflegemaßnahmen extensiv bewirtschaftet werden. Im Tal des Kößlerner Baches werden auch die Abgrabungen der Hochwasser-Retentionsflächen (ca. 1,5 ha) als naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen mit einbezogen, womit eine entsprechende



Flächeneinsparung erreicht werden kann. Die übrigen, überwiegend kleinflächigen Ausgleichsflächen (insgesamt ca. 2,5 ha) liegen größtenteils auf landwirtschaftlich schlecht nutzbaren Restflächen, die durch die Baumaßnahme entstehen und stellen somit für eine landwirtschaftliche Nutzung keine besonders geeigneten Standorte mehr dar.

### **2.1.5 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG)**

§ 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677).

Die eigentliche Alternativen- bzw. Variantenprüfung ist Sache der planerischen Zulassungsprüfung mit Abwägung (C 3).

In Unterlage 16 - Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein Variantenvergleich auch aus der Sicht der Umweltvorsorge durchgeführt. Eine Ausdehnung der zu untersuchenden Varianten auf den gesamten Neubaubereich der A 94 ist nach § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG nicht erforderlich. Eine Prüfung der Umweltverträglichkeit insoweit erfolgt im Raumordnungsverfahren.

#### **2.1.5.1 Übersicht über anderweitige Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe (§ 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG) - Varianten der A 94 im Planfeststellungsabschnitt**

Für den Neubau der A 94 im Abschnitt Malching - Kirchham werden die zwei grundsätzlichen Varianten „Wahllinie“ und „Kirchham Süd“ untersucht. Die Unterschiede betreffen im Wesentlichen die Lage der Umfahrung der Siedlungsbereiche von Tutting bzw. Kirchham. Bei der Variante „Wahllinie“ gibt es zwei Untervarianten, die sich vor allem in der Gradienten unterscheiden.

- Die Variante "Wahllinie" wird hier zwischen der Ortschaft Tutting und der Hangkante des Tertiärhügellandes geführt. Die Untervariante „Führung der A 94 in Tieflage“ mit einer ca. 450 m langen Einhausung entspricht den Antragsunterlagen vom 31.01.2013.
- Die Untervariante „Führung der A 94 in Dammlage“ der Variante „Wahllinie“ entspricht den ursprünglichen Antragsunterlagen vom 31.08.2006. Diese Linienführung wurde landesplanerisch positiv beurteilt. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Zwangspunkte ergaben sich damals keine weiteren Optimierungen.
- Die Variante "Kirchham Süd" verläuft zwischen den Ortschaften Tutting und Kirchham. Die Variante ist ca. 170 m länger als die Wahllinie, sie entspricht gemäß der landesplanerischen Beurteilung nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

Bei der Nullvariante und der Ausbauvariante wird das Planziel eindeutig verfehlt. Diese Varianten werden daher bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen nicht berücksichtigt.

## **Beurteilung der Varianten aus Umweltsicht**

Bei der schutzgutbezogenen Beurteilung der Umweltauswirkungen wurden für jede Variante die Projektwirkungen auf die einzelnen Schutzgüter ermittelt und bewertet.

### Schutzgut Menschen

Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen wurden die Beeinträchtigungen auf die Teilbereiche Wohnen und Erholen herangezogen. Bei der Zusammenfassung überwiegen die Ergebnisse für die Wohnfunktion, da bei der Erholungsfunktion im Gegensatz zur Wohnfunktion Ausweichmöglichkeiten gegeben sind.

Bei der „Wahllinie in Dammlage“ und bei der „Wahllinie in Tieflage“ werden die Ortsteile Schambach, Moos und Tutting mit den bestehenden und ausgewiesenen Baugebieten sowie die trassennahen Weiler Reith und Staubermühle insbesondere durch Lärm betroffen. Im Ortsteil Tutting und im Bereich des Weilers Reith ist zur Reduzierung der Lärmbelastung aktiver Lärmschutz erforderlich. Bei der „Wahllinie in Tieflage“ wird durch die Einhausung Tutting ein sehr guter Lärmschutz erreicht.

Bei der Variante "Kirchham Süd" sind abweichend zur Betroffenheit durch die Wahllinie bestehende oder ausgewiesene Baugebiete sowie die zusammenhängende Wohnbebauung von Tutting im Süden und von Kirchham im Norden insbesondere durch Lärm betroffen. Demzufolge ist zur Reduzierung der Lärmbelastung in diesem Bereich aktiver Lärmschutz erforderlich.

Beim Schutzgut Menschen ist die „Wahllinie in Tieflage“ als günstiger zu beurteilen als die „Wahllinien in Dammlage“. Am ungünstigsten ist die Variante „Kirchham-Süd“, da aufgrund der Trassenführung zwischen den beiden Orten Tutting und Kirchham trotz der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zusätzliche Lärmbelastungen in beiden Orten zu erwarten wären und wegen der Siedlungsdichte insbesondere in Kirchham zahlreiche Menschen erheblich betroffen wären. Eine „Tieflage“ kommt dort wegen des Wasserschutzgebietes nicht in Betracht.

### Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen wurden die Lebensraumverluste durch Überbauung und die Beeinträchtigung von angrenzenden Lebensräumen flächenmäßig erfasst. Zusätzlich wurde für die Konfliktermittlung die Zerschneidung des biotischen Gefüges bewertet.

Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen ergeben sich bei der „Wahllinie in Dammlage“, bei der „Wahllinie in Tieflage“ und bei der Variante „Kirchham Süd“ Belastungen, die jedoch als naturschutzfachlich ausgleichbar zu werten sind, wobei diese Beurteilung an die Minimierungswirkung ausreichend dimensionierter Brücken- und Durchlassbauwerke gebunden ist (z. B. Querung des Kößlerner Bachtals). Entscheidungserhebliche Unterschiede sind hier nicht zu verzeichnen.

### Schutzgut Boden

Das Schutzgut Boden wird durch Versiegelung (Fahrbahnflächen) und Überbauung (gesamte Fläche des Vorhabens einschließlich Böschungen etc.) beeinträchtigt.

Beim Schutzgut Boden ist die Wahllinie günstiger zu beurteilen als die Variante „Kirchham Süd“, da die Trasse bei „Kirchham Süd“ länger ist. Am günstigsten schneidet insgesamt die Untervariante „Wahllinie in Tieflage“ ab, da hier auch noch die Überbauung durch Böschungflächen geringer ist als bei der „Wahllinie in Dammlage“.

Unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Planungsraums wird das Schutzgut Boden als Schutzgut 2. Priorität eingestuft.

### Schutzgut Wasser

Beim Schutzgut Wasser werden die Auswirkungen auf das Grundwasser und die Oberflächengewässer mit ihren Retentionsräumen im Untersuchungsraum herangezogen.

Die Variante „Kirchham Süd“ durchschneidet die Wasserschutzgebiete Safferstetten und Osterholzen auf einer Länge von insgesamt 2.900 m, wobei auf 2.250 m Länge die Schutzzonen III B der beiden Schutzgebiete und auf 650 m Länge der nördliche Randbereich der Schutzzone III A des Wasserschutzgebietes Osterholzen durchfahren werden. Eine Tieflage der Variante „Kirchham Süd“ mit Überführung des Kößlerner Bachs, d. h. eine Führung der Variante einerseits quer zum Grundwasserstrom der dortigen Wasserschutzgebiete sowie andererseits im Hochwasserabflussgebiet des Kößlerner Bachs, wurde aus wasserwirtschaftlichen Gründen verworfen.

Die Wahllinie tangiert die Schutzzonen III B der Wasserschutzgebiete Safferstetten und Osterholzen in ihrem nördlichen Randbereich auf einer Länge von insgesamt 3.000 m. In Bezug auf das Schutzgut Wasser ist die Wahllinie wegen der Führung ausschließlich in der Zone III B der betroffenen Wasserschutzgebiete günstiger zu beurteilen. Da die „Wahllinie in Tieflage“ stärkere Auswirkungen auf das Grundwasser hat, ist beim Schutzgut Wasser die „Wahllinie in Dammlage“ günstiger.

### Schutzgut Landschaft

Entscheidungserhebliche Unterschiede ergeben sich beim Schutzgut Landschaft. Hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft wären wegen der notwendigen Hochlage der Autobahn (Brückenbauwerke über den Kößlerner Bach und die querenden Straßen, Schutz der Trinkwasservorkommen in den Wasserschutzgebieten) bei der „Wahllinie in Dammlage“ und bei der „Variante Kirchham Süd“ erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in der ebenen Landschaft zu erwarten. Am ungünstigsten schneidet die Variante „Kirchham Süd“ ab, da insbesondere die Blickbeziehungen zwischen den beiden Ortschaften Tutting und Kirchham durch die Autobahn in Dammlage unterbrochen würde.

### Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Beim Schutzgut Kulturgüter wurden die Überbauung und Beeinträchtigung von Denkmälern (Ermittlung der Anzahl betroffener Denkmäler, Fläche der Trassen im Bereich von Bodendenkmälern) untersucht. Entscheidungserhebliche Unterschiede sind zwischen der „Wahllinie in Dammlage“ und der „Variante Kirchham Süd“ hier jedoch nicht zu verzeichnen. Ungünstiger schneidet beim Schutzgut Kulturgüter aber die „Wahllinie in Tieflage“ ab, da die Bodendenkmäler beim Bau der Einhausung Tutting zerstört werden.

Beim Schutzgut Sachgüter wird die Überbauung und Durchschneidung von landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie die Überbauung von Waldflächen untersucht. Die Wahllinie ist kürzer als die Variante Kirchham Süd und nutzt im gesamten Abschnitt Bereiche der bestehenden B 12 sowie die ehemalige Bahnlinie Simbach - Pocking. Die Wahllinie ist daher günstiger zu beurteilen als die Variante „Kirchham Süd“, die mehr Durchschneidungen von landwirtschaftlichen Flächen aufweist. Am günstigsten schneidet insgesamt die Untervariante „Wahllinie in Tieflage“ ab, da hier auch noch die Überbauung durch Böschungflächen geringer ist als bei der „Wahllinie in Dammlage“.

### Schutzgut Klima/Luft

Bei der „Wahllinie in Tieflage“ mit der geplanten Einhausung Tutting kommt es zu einer Verlagerung der im Prognose-Nullfall entlang der B 12 auftretenden erhöhten Schadstoffkonzentrationen in Richtung Norden und Westen, also aus der Ortschaft Tutting heraus. Da sich in Bezug auf die Verminderung der Schadstoffausbreitung die tiefe Einschnittslage insbesondere am südlichen Talrand (Südportal der Einhausung) günstig auswirkt, ist die „Wahllinie in Tieflage“ beim Schutzgut Luft/Klima günstiger als die „Wahllinie in Dammlage“.

Bei der Variante „Kirchham Süd“ werden die Schadstoffe noch weiter aus der Ortschaft Tutting herausverlagert, sodass diese Lösung beim Schutzgut Klima/Luft am besten abschneidet.

#### **2.1.5.2 Vergleich der Varianten anhand der Umweltauswirkungen**

Den Schutzgütern Menschen, Pflanzen und Tiere und „Wasser wird wegen ihrer Empfindlichkeit im Untersuchungsraum oder der zu erwartenden hohen Beeinträchtigungsrisiken ein Vorrang eingeräumt (1. Priorität). Demgegenüber sind die übrigen Schutzgüter von geringerer Bedeutung (2. Priorität).

Bei der Nullvariante und der Ausbauvariante wird das Planziel eindeutig verfehlt. Diese Varianten werden daher auch bei der Reihung der Umweltauswirkungen nicht berücksichtigt.

Schutzgut	Priorität	Variantenreihung		
		Geringste Risiko – höchstes Risiko		
Menschen	1	Wahllinie Tieflage	< Wahllinie Dammlage	< Kirchham Süd
Tiere und Pflanzen	1	Wahllinie Tieflage	= Wahllinie Dammlage	= Kirchham Süd
Wasser	1	Wahllinie Dammlage	< Wahllinie Tieflage	< Kirchham Süd
Landschaft	2	Wahllinie Tieflage	< Wahllinie Dammlage	< Kirchham Süd
Sachgüter	2	Wahllinie Tieflage	< Wahllinie Dammlage	< Kirchham Süd
Kulturgüter	2	Wahllinie Dammlage	= Kirchham Süd	< Wahllinie Tieflage
Boden	2	Wahllinie Tieflage	< Wahllinie Dammlage	< Kirchham Süd
Klima/Luft	2	Kirchham Süd	< Wahllinie Tieflage	< Wahllinie Dammlage

Begründung des Ergebnisses

Die Plantrasse = „Wahllinie in Tieflage“ schneidet bei den meisten Schutzgütern am besten ab.

Nur bei den Schutzgütern Wasser und Kulturgüter scheidet die „Wahllinie in Dammlage“ am besten ab.

Für die wichtigsten Schutzgüter ist die Variante „Kirchham Süd“ die risikoreichste. Nur beim Schutzgut Klima/Luft schneidet diese Variante am besten ab.

**Gewählte Lösung**

Da die Umweltauswirkungen bei der „Wahllinie in Tieflage“ insgesamt am geringsten und die Probleme mit den Wasserschutzgebieten hier in der Randlage lösbar sind, wurde diese Lösung der weiteren Planungsausrbeitung zugrunde gelegt.

**2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)**

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltauforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umwelt-

auswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umwelanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391). Zu beachten ist das einzelne Vorhaben im Sinne des § 2 UVPG (BVerwG vom 11.7.2013 Az. 7 A 20/11).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoausschätzung anhand einer vierstufigen ordinalen Skala mit den Begriffen

gering                      mittel                      hoch                      sehr hoch.

Diese Methode ist hier sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

### 2.2.1 **Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit**

#### Umweltqualitätsziele u.a.

§§ 1, 41 und 50 BImSchG; EU-RL 2002/49/EG

#### Fachrechtliche Standards u.a.

DIN 18005, 16.BImSchV, 39. BImSchV

#### Wohngebäude/Verkehrslärm

Es ist grundsätzlich auf eine möglichst geringe Belastung von schützenswerten Gebäuden zu achten.

Zur Qualifizierung der vorhabenbedingten Konfliktintensität erfolgt eine Orientierung an den Grenzwerten der 16. BImSchV für die Nacht und zwar wie folgt:

< 45 dB(A)	= gering
≥ 45 dB(A) bis ≤ 49 dB(A)	= mittel
> 49 dB(A) bis ≤ 54 dB(A)	= hoch
> 54 dB(A)	= sehr hoch

Da es um das Schutzgut Menschen geht und nicht um den Schutz von Gebieten, wird hier nicht nach Gebietscharakter und sektoral beurteilt, wie in der 16. BImSchV (Schutzbedürftigkeit), sondern nach Gesamtbelastung.

Die Ermittlung der zu erwartenden erheblichen Auswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG) an den Gebäuden im Untersuchungsraum kam zu folgendem Gesamtergebnis:

<b>Veränderung der Lärmsituation</b>	<b>Bewertungsstufen</b>	<b>Anzahl der betroffenen Wohngebäude</b>
Entlastungen	Sehr hoch	0
	Hoch	4
	Mittel	59

Unerhebliche Veränderungen	-	562
Belastungen	Hoch	3
	Mittel	124

Insgesamt ist mit dem Neubau der A 94 und den Änderungen im Abschnitt Malching - Kirchham eine geringe Zunahme der Gesamt-Verkehrslärmauswirkungen für die Bevölkerung im Untersuchungsraum zu erwarten, wobei die Be- und Entlastungen insgesamt betrachtet in etwa gleich groß sind.

#### Luftschadstoffe

Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs auf der A 94 nicht zu erwarten. Daher ist eine weitere Optimierung der Trasse hinsichtlich ihrer Lage oder Höhe aus Gründen der Lufthygiene nicht erforderlich. Auch aktive Maßnahmen zum Schutz vor Luftverunreinigungen werden daher nicht erforderlich, überdies wird durch eine im Bereich der Wohnbebauung vorgesehene Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern die Schadstoffausbreitung gemindert.

#### Erholung

Für die für die Erholung genutzten Waldbereiche bei Osterholzen ergeben sich überwiegend mittlere Zunahmen der Lärmauswirkungen. Bei der siedlungsnahen Erholung im Bereich der Talau des Kößlerner Baches bewirkt die Führung der A 94 in überdeckter Tieflage (Einhausung), dass nur eine geringe Zunahme der Lärmauswirkungen zu erwarten ist.

In der Gesamtschau wird die Konfliktintensität beim Schutzgut Menschen als „mittel“ eingestuft.

### **2.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt**

#### Umweltqualitätsziele u.a.

BNatSchG; BayNatSchG

#### Fachrechtliche Standards u.a.

BNatSchG, BayNatSchG, ABSP, V-RL, FFH-RL,

#### Beeinträchtigung von Lebensräumen

Durch das Vorhaben ist insgesamt nur ein geringer Anteil von Flächen mit hoher Bedeutung (randliche Gehölzstrukturen im ehemaligen Kiesabbaugebiet südlich von Schambach, Jagdgebiete von Fledermäusen, Kößlerner Bach mit gewässerbegleitenden Gehölz- und Hochstaudenfluren, Allee an der südlichen Zufahrt zur Staubermühle, Laubwaldbestände im Hangbereich östlich von Moos und eine alte Baumhecke) und mittlerer Bedeutung (Lebensräume auf der alten Bahnlinie Simbach - Pocking südlich von Schambach und bei Tutting, Streuobstwiesen und grabenartig ausgebauter Schambach südöstlich von Schambach, Waldflächen an der Hangleite westlich und nördlich von Tutting, Hecken und Säume an der aufgelassenen Bahnlinie nach Rottalmünster westlich von Tutting, Röhrichtbestände und Grünland in der Aue des Kößlerner Baches und von Hochstaudenfluren

feuchter-nasser Standorte unterhalb der GVS „Erlbacher Straße“, Grünland und Staudenfluren am Hangfuß der Tertiärleite, Grünland, Gehölze und Ranken mit Staudenfluren und Krautsamen im Randbereich des Kößlerner Bachtals, Ranken mit großen Bäumen nordwestlich von Moos und Ackerflächen mit regelmäßigen Brutvorkommen von Kiebitz und Lerchen zwischen Leithen, B 12 und Kiesabbau Haidhäuser) betroffen. Die Konfliktintensität bei der Beeinträchtigung durch Flächeninanspruchnahme ist daher „mittel“.

Die mittelbaren Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe sind als „gering“ einzustufen, da innerhalb der angenommenen Wirkzone von 50 m ab Fahrbahnrand nur sehr wenig Biotopflächen liegen.

#### Beeinträchtigung von Funktionsbeziehungen

Die Beeinträchtigung des landschaftlichen Funktionsgefüges durch Zerschneidung ist insgesamt als „mittel“ einzustufen. Im Wesentlichen werden Funktionsbeziehungen entlang des Schambaches zwischen Schambach und Hof, entlang der ehemaligen Bahnlinie Pocking - Simbach südlich von Schambach, bei Tutting und nördlich von Tutting, entlang der ehemaligen Bahnlinie Tutting - Rottalmünster westlich von Tutting, entlang des Kößlerner Baches, innerhalb der Hangleite an der Tertiärleite und innerhalb der Grünlandbereiche am Hangfuß der Hangleite beeinträchtigt.

#### Artenschutz

Trotz der vorgesehenen umfangreichen Maßnahmen wird bei Zugrundelegung eines auf Individuen bezogenen Tötungsverbots, das baubedingte Tötungen und ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko einschließt, bei folgenden Arten die Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vorsorglich angenommen:

- Haselmaus
- Zauneidechse
- Nachtkerzenschwärmer

Bei der Prüfung der naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ergibt sich, dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, keine zumutbare Alternative vorhanden ist, die den Eintritt von Verbotstatbeständen verhindern oder mindern würde, und dass die Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen bzw. unveränderten Erhaltungszustand verbleiben.

In der Gesamtschau wird die Konfliktintensität beim Schutzgut „Tiere und Pflanzen“ als „mittel“ eingestuft.

### **2.2.3 Schutzgut Boden**

#### Umweltqualitätsziele u.a.

§ 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG, §§ 1, 7 und 8 BBodSchG

#### Fachrechtliche Standards u.a.

§ 11 und Anhang 2 Nr. 4.1, 4.2 und 5 BBodSchV für Cd, Pb und PAK



Die Autobahn beansprucht dauerhaft ca. 88 ha Grund.

Bei der Umwandlung von bisher landwirtschaftlich genutztem Boden in unbefestigte Nebenflächen, naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen oder neue Waldflächen verbessern sich die Bodenfunktionen zum Teil erheblich.

Die zusätzliche Versiegelung von 20,8 ha ist der maßgebliche Eingriff in die Regelungs-, Produktions- und Lebensraumfunktionen des Bodens. Dabei ergeben sich folgende Konfliktintensitäten:

Auswirkungen	Fläche	Konfliktintensität
Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten Böden	19,2 ha	Gering
Versiegelung von forstwirtschaftlich genutzten Böden	0,3 ha	Mittel
Versiegelung von bestehenden Straßennebenflächen	1,0 ha	Gering
Versiegelung von naturnahen Lebensräumen	0,3 ha	Hoch

In der Gesamtschau wird die Konfliktintensität beim Schutzgut „Boden“ als „mittel“ eingestuft.

#### 2.2.4 Schutzgut Wasser

##### Umweltqualitätsziele

§ 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG, § 6 WHG, §§ 67 und 68 WHG; EG-Richtlinien

##### Fachrechtliche Standards

Straßenabwasser: §§ 12 und 55 ff. WHG

Retentionsräume: §§ 77 und 78 Abs. 4 WHG

##### Oberflächengewässer

Im Bereich der Gewässerquerungen ist trotz der höheren Verkehrsbelastungen auf der A 94 eine Abnahme des Gefährdungspotentials für die gequerten Oberflächengewässer Schambach und Kößlarner Bach gegeben.

Im Zuge der Baumaßnahmen zur A 94 gehen rd. 5.400 m<sup>3</sup> an Hochwasserretentionsraum im Überschwemmungsgebiet des Kößlarner Baches verloren. Dieser Verlust kann jedoch ausgeglichen werden, sodass die Beeinträchtigung der Oberflächengewässer insgesamt gering ist.

##### Grundwasser

Die Entwässerung des Autobahnkörpers erfolgt im Bereich der Dammlagen soweit möglich über eine breitflächige Versickerung über den belebten Oberboden. Im Bereich der Einschnittslagen, der Grundwasserwanne, entlang von Lärmschutzwällen sowie im Bereich von Brückenbauwerken wird das Wasser gesammelt und über naturnah gestaltete Becken gereinigt und versickert bzw. in den Kößlarner Bach als Vorfluter gedrosselt eingeleitet. Im Bereich der

Wasserschutzgebiete anfallendes Straßenoberflächenwasser wird größtenteils aus dem Wasserschutzgebiet in die Regenwasserbehandlungsanlagen Nrn. 2, 3, 4, 5 und 6 geleitet. Die geplante Entwässerung entspricht damit dem Stand der Technik und erfüllt die Belange der Umweltvorsorge. Da Teile des Verkehrs vom bestehenden Straßennetz - mit teils veralteter oder unzureichender Entwässerung - auf die A 94 verlagert werden und sich die Unfallgefahr erheblich reduziert, gibt sich insgesamt eine Abnahme des Gefährdungspotentials für die oberflächennahen Trinkwasservorkommen in der Schutzzone III B der Wasserschutzgebiete "Safferstetten" und "Osterholzen". Bei der Einhausung mit der Grundwasserwanne wird das Grundwasser unter dem Ingenieurbauwerk hindurch gedükert. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen sind auch bei den unterschiedlichen Bauzuständen keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Auswirkungen auf die nächstgelegenen Trinkwasserversorgungen Osterholzen und Safferstetten können daher ausgeschlossen werden.

In der Gesamtschau wird die Konfliktintensität beim Schutzgut „Wasser“ als „hoch“ eingestuft.

## 2.2.5 Schutzgut Luft und Klima

### Umweltqualitätsziele

EG-Richtlinien, § 1 Abs. 2 Nr. 4 BNatSchG

### Fachrechtliche Standards

TA-Luft, 39. BImSchV, EU-RL 96/62/EG u.a.

Auswirkungen		Konfliktintensität
Beeinträchtigung durch Abgase		Gering

Bei der Realisierung der A 94 mit der geplanten Einhausung Tutting kommt es zu einer Verlagerung der im Prognose-Nullfall entlang der B 12 auftretenden erhöhten Schadstoff-Konzentrationen in Richtung Norden und Westen, also aus der Ortschaft Tutting heraus.

Mit der Verlagerung der Schadstoffemission aus Tutting heraus kommt es auch zu einer Entlastung bezüglich der Luftaustauschbahnen entlang des Tals des Kößlerner Bachs, da sich die Tunnelportale mit den erhöhten Schadstoffkonzentrationen im äußeren Randbereich des Talausgangs befinden bei gleichzeitig deutlich größeren Abständen zu den nächsten Wohngebäuden. Die Emissionsquellen liegen somit günstiger. In Bezug auf die Verminderung der Schadstoffausbreitung wirkt sich auch die tiefe Einschnittslage insbesondere am südlichen Talrand (Südportal der Einhausung) günstig aus.

Die Konzentrationsgrenzwerte werden in allen Straßenabschnitten auch zukünftig eingehalten bzw. unterschritten, so dass hier die Konfliktintensität „gering“ eingestuft wird.

In der Gesamtschau wird die Konfliktintensität beim Schutzgut „Luft/Klima“ als „gering“ eingestuft.

## 2.2.6 Schutzgut Landschaft

### Umweltqualitätsziele

§ 1 Nr. 4 und § 2 Abs. 1 Nrn. 12, 13 und 14 BNatSchG

### Fachrechtliche Standards

LEP, Teil B I 2

Auswirkungen		Konfliktintensität
Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen im Bereich der Pockinger Heide durch den Bau der A 94 in Dammlage		Mittel
Beeinträchtigung des landschaftlich besonders sensiblen Bereichs des Talausgangs Kößlerner Bach durch die Führung der A 94 in überdeckter Tieflage (Einhausung Tutting)		Mittel
Beeinträchtigung im Bereich der Hangleite		Mittel

Insgesamt führt der Neubau der A 94 im Abschnitt Malching - Kirchham zu einer „mittleren“ Beeinträchtigung beim Schutzgut „Landschaft“. Diese Beeinträchtigungen können jedoch durch Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen zum Teil kompensiert werden.

In der Gesamtschau wird die Konfliktintensität beim Schutzgut „Landschaft“ als „mittel“ eingestuft.

## 2.2.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

### Umweltqualitätsziele

DSchG

Auswirkungen		Konfliktintensität
Baudenkmal (Anzahl)	1	Gering
Bodendenkmäler	mehrere	Hoch
Überbauung landwirtschaftlicher Flächen	78 ha	Hoch
Überbauung forstwirtschaftlicher Flächen	2 ha	Gering

Baudenkmäler werden vom Bau der A 94 im Planfeststellungsabschnitt nicht unmittelbar beeinträchtigt. Die Konfliktintensität bei den Baudenkmälern wird als „gering“ eingestuft.

Zahlreiche bekannte Bodendenkmäler und Bodendenkmäler-Verdachtsflächen werden durch den Bau der A 94 im Planfeststellungsabschnitt beeinträchtigt, so dass sich in diesem Bereich eine „hohe“ Konfliktintensität ergibt.

Eine hohe Konfliktintensität ergibt sich auch bei der Überbauung von landwirtschaftlichen Flächen, die auch nicht ausgeglichen werden kann.

Die Überbauung von Waldflächen ist wesentlich geringer und kann durch flächengleiche Aufforstungen weitgehend kompensiert werden, so dass hier die Konfliktintensität nur „gering“ ist.

In der Gesamtschau wird die Konfliktintensität beim Schutzgut „Kultur und sonstige Sachgüter“ als „mittel“ eingestuft.

#### **2.2.8 Wechselwirkungen**

Soweit sie entscheidungserheblich sind, wurden die Wechselwirkungen bei den jeweiligen Schutzgütern mit erfasst.

#### **2.3 Ergebnis**

Das Vorhaben A 94 verursacht trotz der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen noch eine hohe Konfliktintensität auf das Schutzgut Wasser und mittlere Konfliktintensitäten bei den Schutzgütern Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Landschaft und Kultur- und Sachgütern.

Insgesamt sind die Auswirkungen nach Maßgabe der Fachgesetze zulässig und ausgleichbar bzw. kompensierbar, so dass dem Vorhaben keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Die Berücksichtigung dieser Umweltauswirkungen erfolgt unter C 3.

### **3. Materiell-rechtliche Würdigung**

#### **3.1 Rechtmäßigkeit der Planungen (grundsätzliche Ausführungen)**

Die beiden Vorhaben werden zugelassen, da sie im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten sind. 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 und des Grundsatzes der (gemeinsamen) Problembewältigung.

#### **3.2 Abschnittsbildung**

Beide Vorhaben entsprechen den Grundsätzen der Abschnittsbildung.

##### **3.2.1 Die **Autobahn A 94** soll im Endzustand durch die Regierungsbezirke Oberbayern (von München bis Markt) und Niederbayern (von Markt bis Pocking (A 3)) führen. Zuständig für die Planfeststellung sind jeweils für ihr Gebiet die Regierungen von Oberbayern und Niederbayern.**

Der Neubau der 150 km langen A 94 zwischen München und Pocking (A 3) muss in mehrere Streckenabschnitte unterteilt werden, damit die Verfahren überschaubar bleiben. Darüber hinaus schließen Gründe der Finanzierbarkeit sowie einer geordneten Bauabwicklung unter Berücksichtigung und Einbeziehung der hohen Verkehrsbelastung auf der bestehenden B 12 einen Neubau in einem Zug aus. Diesen Umständen trägt bereits der Bedarfsplan mit einer Unterteilung in mehrere Abschnitte (Verkehrseinheiten) Rechnung. Eine Bildung von Teilabschnitten in der Planfeststellung ist gerechtfertigt, wenn sie auf der Grundlage einer konzeptionellen Gesamtplanung vorgenommen wird (BVerwG vom 26.6.1992, DVBl 1992, 1435), eine vollständige Abwägung möglich ist und keine Rechtsschutzmöglichkeiten verkürzt werden. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt. Die Aufteilung der Verkehrseinheit Malching - Tutting mit 11,1 km Länge in zwei Abschnitte ist mit keinen Nachteilen für Betroffene oder einer Verkürzung von Rechtsschutzmöglichkeiten verbunden.

Die Aufteilung in Abschnitte führt zwar dazu, dass zwischen Bau-km 25+300 und dem Bauende eine vorläufige Verkehrsführung mit Anbindung der A 94 an die bestehende B 12 notwendig ist, sofern der Folgeabschnitt Kirchham - Pocking nicht zeitgleich oder früher hergestellt werden kann. Auch die Regenwasserbehandlungsanlage 6 bei Bau-km 26+200, mit Zufahrt zur B 12 für den Unterhalt der Becken, muss aus technischen und wirtschaftlichen Gründen bereits im Zuge des Planvorhabens errichtet werden. Das Becken wurde vom Vorhabenträger im Bereich eines Tiefpunktes der Autobahngradienten platziert, damit das Oberflächenwasser im freien Gefälle ablaufen kann.

Die Planunterlagen für den Folgeabschnitt bis zur A 3 (Kirchham - Pocking) liegen öffentlich aus. Der Regierung ist ein vorläufiges positives Gesamturteil über die Weiterführung aufgrund der bereits eingegangenen Stellungnahmen und der Erkenntnisse aus dem Raumordnungsverfahren möglich. Die Gefahr, dass ein sog. Planungstorso entsteht, ist nicht gegeben.

### 3.2.2 Ergänzend wird zu dieser Einschätzung folgendes festgestellt:

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 als Investitionsrahmenplan und Planungsinstrument sieht für den Zeitraum bis 2015 für die drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße ein Finanzvolumen von 150 Milliarden € vor. Mit einer darüber hinaus gehenden Planungsreserve wird die Möglichkeit geschaffen, Vorhaben zu planen, bei denen größere Finanzierungsansätze erst nach 2015 anfallen, die aber gleichwohl insgesamt geplant werden müssen. Sie gewährleistet ein zusätzlich umsetzbares Baupotential, das dann aktiviert werden kann, wenn es bei anderen Vorhaben zu Verzögerungen kommen sollte. Dieser Bundesverkehrswegeplan war Grundlage des fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes mit dem als Anlage enthaltenen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Der Bedarfsplan sieht für die A 94 im Abschnitt Simbach am Inn - Pocking (A3) unterschiedliche „Dringlichkeiten“ vor („längs geteilte Dringlichkeit“). Vordringlicher Bedarf besteht für die Strecke Malching - Tutting (11,1 km) zunächst für einen einbahnigen Querschnitt (02KK). Der Endausbau zum zweibahnigen Querschnitt mit beidseitigen Standstreifen (RQ 26) soll in einer zweiten Baustufe („weiterer Bedarf“ - 24KB) nachgezogen werden. Dies ist beim bereits fertig gestellten Abschnitt Kühstein/Malching in zwei nacheinander folgenden Bauschritten auch so erfolgt. Der Bedarfsplan gibt keine generelle strenge Zweiteilung des Baus der A 94 vor. Für den planfestgestellten Teilabschnitt Malching - Kirchham wäre es nach den Erläuterungen des Vorhabenträgers und den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde unvernünftig, insbesondere sehr unwirtschaftlich, die Planfeststellung und Baudurchführung in „zwei Hälften“ vorzunehmen. Weil Übergangs- oder Zwischenlösungen, insb. auch im Bereich der geplanten Einhausung, die im Zeitpunkt der Erstellung des Bedarfsplans noch nicht vorgesehen war, erhebliche technische Probleme (Grundwasserwanne, Trinkwasserschutzgebiete) und Doppelaufwendungen bzw. massive Mehrkosten verursachen würden und ferner eine Baudurchführung in „zwei Hälften“ mit entsprechend langer Bauzeit den betroffenen Anliegern auch nicht zugemutet werden sollte, kann davon ausgegangen werden, dass der Neubau der A 94 im Teilabschnitt Malching - Kirchham in einem Zug zweibahnig hergestellt werden wird.

Der Vorhabenträger hat deshalb die volle Planfeststellung der A 94 im endgültigen Zustand beantragt. Diese Planfeststellung ist hier rechtmäßig, weil bereits alle Voraussetzungen für den Bau der zweibahnigen Autobahn gegeben sind, also insbesondere deren Planrechtfertigung, die Beachtung des materiell anwendbaren Rechts und die Beachtung des Abwägungsgebotes. Das beschriebene Vorgehen ist vernünftigerweise geboten und hier für die Betroffenen unter Berücksichtigung der konkreten Verhältnisse zumutbar. Die vollständige Behandlung der A 94 ist aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erforderlich. Auch bei Vorhaben im weiteren Bedarf ist die Bedarfsplanfeststellung gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG verbindlich (BayVGh vom 19.7.2006 Az. 8 A 06.40015).

Der Forderung des anwaltlichen Vertreters einer Reihe von Betroffenen, den erforderlichen Grunderwerb für die erste Ausbaustufe konkret aufzuzeigen und im Rahmen dieser Planfeststellung nur über die Abtretungsflächen für die erste Fahrbahn zu entscheiden, kann aus den bereits oben geschilderten Gründen nicht entsprochen werden, denn eine solche Trennung wäre weder baulich noch wirtschaftlich vernünftig möglich. Auch eine Einschränkung der enteignungsrechtlichen Vorwirkung insoweit würde die genannten Nachteile

auslösen können, die durch die volle Planfeststellung der A 94 gerade vermieden werden sollen. In Anbetracht der Bindungswirkung des Bedarfsplans und der in den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (vom 24.11.1989, DVBl 1990, Seiten 424 ff. und vom 20.5.1999, NVwZ 2000, 555) und des OVG Koblenz (vom 12.5.2005, NuR 2006, Seiten 54 ff.) aufgestellten Grundsätze (Fallkonstellation von der vorliegenden allerdings jeweils abweichend), ist hier die Planfeststellung des endgültigen Zustandes der A 94 zulässig und wegen dieser besonderen Sach- und Interessenlage geboten und zumutbar. Die Planfeststellung hat gemäß § 19 Abs. 2 FStrG Bindungswirkung für das Enteignungsverfahren, d.h. es ist von der Rechtmäßigkeit der Planung auszugehen. Im Enteignungsverfahren führt dies aber nicht zu einer Art „Automatik“, sondern das Enteignungsverfahren verfügt über ein eigenes Prüfungsprogramm (BVerwG vom 20.8.1982, NuR 1982, 272; vom 30.9.1998, NVwZ-RR 1999, 164 und vom 7.7.2004, NVwZ 2004, 1358), in dem die Eigentümerbelange außerhalb der Planungsentscheidung berücksichtigt werden. Die betroffenen Grundeigentümer oder Betriebsinhaber sind beispielsweise für den Fall einer vollständigen Grundbeanspruchung durch den Vorhabenträger nach den Vorschriften des Enteignungsrechtes in besonderen Fällen ausreichend abgesichert, denn bei der Besitzeinweisung und Enteignung ist der Zeitpunkt der Abtretung selbständig zu bestimmen. Insoweit muss also der Vorhabenträger, insbesondere wenn der Eigentümer geltend macht, dass er auf die Bewirtschaftungsmöglichkeit derzeit noch besonders angewiesen ist, nachweisen, wann er das Grundstück bzw. die Grundstücksteile dringend benötigt (§ 18 f FStrG). Möglicherweise kann er über die Bereitstellung von Ersatzland das Problem ausräumen. Die Planfeststellung des endgültigen Zustands bringt andererseits für die Eigentümer auch Klarheit über den gesamten Grundverlust, die endgültige Größe und Form der Restgrundstücke, die Ersatzwege usw.. Über die (hier theoretische) Frage, ob im Falle eines Aufgebens des Fertigbaus der zweiten Fahrbahn eventuell Rückübereignungsansprüche nach Art. 16 BayEG entstehen können, muss die Planfeststellungsbehörde nicht entscheiden. Der Gesetzestext und die Kommentierungen zum BayEG werden aber jedenfalls so verstanden, dass der Rückübereignungsanspruch bei endgültig nur teilweiser Ausführung hinsichtlich des restlichen, nicht für das Vorhaben benötigten Grundstücks entsteht und insoweit rückgängig zu machende Veränderungen, wie hier der Erdbau, Bau der Entwässerung und der Ersatzwege, keinen Wegfall des Rückübereignungsanspruchs begründen werden.

Das Bauende des Planvorhabens ist bis zum Weiterbau des Folgeabschnitts bei Pocking mit der B 12 verknüpft. Damit wird der Planfeststellungsabschnitt für sich verkehrswirksam und der Ort Tutting kann vom erheblichen Durchgangsverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B 12 entlastet werden. Die Verkehrssicherheit auf der Verbindung Pocking - München wird erheblich verbessert und die Lebensqualität in Tutting wird gleichzeitig spürbar steigen.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt durch diese Vorgehensweise nicht ein, da ein einheitliches Konzept zu Grunde liegt und die Abschnitte sich zusammenfügen. Der im Raumordnungsverfahren im Bereich des früheren Standorttruppenübungsplatzes dargestellte nördlichere Trassenverlauf der A 94 beim Folgeabschnitt in Richtung Pocking (der aber nach Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung nach Süden verschoben werden soll), wird bei der vorgesehenen Ausgestaltung des Planvorhabens mit vorläufiger Anbindung an die B 12 nicht ausgeschlossen.

- 3.2.3 Der Realisierung der A 94 in der vorgesehenen Lage stehen aus derzeitiger Sicht auch im Folgeabschnitt Kirchham - Pocking keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen (Vorausschau).

Für dieses letzte Teilstück der A 94 bis zur Anbindung an die A 3 liegen der Regierung die Planunterlagen vor und erfolgte die Anhörung. Es sind Planänderungen angekündigt, die sich aber nicht auf die Trassierung beziehen. Zur Minimierung der Eingriffe in landwirtschaftliche Grundstücke will die Autobahndirektion verstärkt bzw. konzentriert Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes Pocking durchführen. Der Plan wird derzeit entsprechend angepasst. Der Bau der A 94 ist nicht grundsätzlich in Frage gestellt und unüberwindbare Hindernisse für die Durchführung dieses Abschnittes sind nicht erkennbar.

- 3.2.4 Beim Ausbau der **Staatsstraße 2110** im Bereich Moos/Tutting handelt es sich um einen Ausbau samt Verlegung innerhalb einer „Ausbaulücke“. Die westlich und östlich anschließenden Straßenabschnitte sind bereits verkehrsgerecht ausgebaut. Über die verlegte B 12 ist diese Straße künftig an die A 94 angebunden.

### **3.3 Planrechtfertigung**

#### **3.3.1 A 94**

Durch die Aufnahme der Gesamtstrecke der **A 94** zwischen München und Pocking (A 3) in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (gemäß der Anlage zum Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 4. Oktober 2004, BGBl. I S. 2574) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses nach Maßgabe dieses Bedarfsplanes fest. Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Bautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich. Die Zielkonformität steht also fest. Es besteht aber auch ein konkreter Bedarf für eine Autobahn im Planbereich. Für den Planabschnitt ist zwar eine sog. gestufte Dringlichkeit festgelegt; es ist jedoch aufgrund der derzeitigen Sachlage davon auszugehen, dass der Neubau der A 94 im Teilabschnitt Malching - Kirchham in einem Zug zweibahnig hergestellt werden wird. Für die Maßnahmen des weiteren Bedarfs ging der Gesetzgeber davon aus, dass diese nicht vor 2015 finanziert werden können. Im Vergleich zu den „normalen“ Projekten des weiteren Bedarfs spricht jedoch bei den „gestuften“ Projekten vieles dafür, dass sie zügig fertig finanziert werden. Sie sind nämlich fertig geplant, ihr Bau ist bereits weitgehend vorbereitet und die Restkosten sind relativ niedrig. Unter Berücksichtigung des voraussichtlichen Eintritts der Rechtsbeständigkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses, der absehbaren Verkehrsentwicklung und der Tatsache, dass die A 94 im Abschnitt Kühstein - Malching bereits zweibahnig vorhanden ist und im Folgeabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) zweibahnig im vordringlichen Bedarf vorgesehen ist, kann man davon ausgehen, dass die Finanzierung der zweiten Fahrbahn zwischen Malching und Kirchham innerhalb eines engen Zeitrahmens erfolgen wird.



Die für den Neubau der A 94 sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Die Entscheidung für die vollständige (zweibahnige) A 94 ist auch im Hinblick auf die Rechte Dritter gerechtfertigt, wie vorstehend bereits erläutert ist. Die Entscheidung über den vollständigen Autobahnabschnitt ist unter Berücksichtigung des absehbaren Bedarfs und der erheblichen Schwierigkeiten und Mehrkosten, die eine technische „Halbierung“ der A 94 (insbesondere im Bereich der Einhausung) verursachen würde, vernünftigerweise geboten. Ziel des Gesamtprojektes „Neubau der Bundesautobahn A 94“ ist die notwendige Ergänzung des Autobahnnetzes in Südostbayern durch die Schaffung einer leistungsfähigen, sicheren und schnellen Fernstraßenverbindung zwischen dem Ballungsraum München im Westen über Mühldorf a. Inn, Altötting, Simbach a. Inn und Pocking zum Grenzraum Passau im Osten. Durch die Anbindung an die A 3 (Würzburg - Nürnberg - Passau - Suben (Bundesgrenze)) südlich von Passau und die Verknüpfungen zu den Nachbarländern Österreich und Tschechische Republik sowie zu den Ländern Südosteuropas ist die A 94 für den transeuropäischen Verkehr von wesentlicher Bedeutung. Durch den Neubau der A 94 kann auch den verkehrlichen Anforderungen der EU-Osterweiterung Rechnung getragen werden. Die Verkehrsströme sollen gebündelt werden und Anteile von ihnen vom teilweise überlasteten bzw. unzureichend ausgebauten Straßennetz (Bundesstraße 12/ B 388/B 304/A 8 München-Salzburg) abgezogen werden. Auch Verkehrsverlagerungen von der stark belasteten A 3 (Deggendorf-Pocking) sowie der A 92 (München - Deggendorf) hin zur A 94 sind zu erwarten. Mit dem Planvorhaben kann zudem der Ort Tutting vom erheblichen Durchgangsverkehr im Zuge der bestehenden unzureichenden Bundesstraße 12 entlastet werden (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen).

Mit der geplanten Autobahn sollen darüber hinaus die niederbayerischen Landkreise Freyung-Grafenau, Passau und Rottal-Inn leistungsfähig an den Ballungsraum München angebunden und gleichzeitig untereinander sowie mit den oberbayerischen Landkreisen Altötting, Mühldorf a. Inn, Erding, Ebersberg und München verbunden werden. Durch die Schaffung dieser leistungsfähigen Verkehrsachse sollen für den südostbayerischen Raum die Standortbedingungen und die Entwicklungschancen für die Wirtschaft spürbar verbessert werden.

Nach dem vorliegenden Verkehrsmodell und den umfassenden aktuellen Verkehrszählungen auf der B 12 im Abschnitt Malching - Kirchham, wobei auch die Ergebnisse der bereits unter Verkehr stehenden Umfahrung von Malching (A 94) eingeflossen sind, ergibt sich für das Jahr 2030 im Fall einer durchgehend fertiggestellten Autobahn A 94 im Planfeststellungsabschnitt Malching - Kirchham eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von etwa 20.000 Kfz/Tag (zwischen den Anschlussstellen St 2116 und B 12) bzw. 19.000 Kfz/Tag (zwischen den Anschlussstellen B 12 und PA 58). Nach Anhang 1.3 zum Erläuterungsbericht sind es 20.900 bzw. 19.700 Fz./Tag am Werktag.

Die geplante Autobahn A 94 verläuft weitgehend parallel zur bestehenden B 12 und wird deshalb diesen Straßenzug fast vollständig vom hohen Fern- und Regionalverkehrsanteil entlasten. In Tutting wird mit Fertigstellung des Planvorhabens (Abschnittes) sofort eine starke Entlastungswirkung eintreten. Für das Jahr 2030 ist auf der jetzigen B 12 nur noch eine Verkehrsbelastung von etwa

2.500 Kfz/Tag zu erwarten. Ohne A 94 müsste im Überlagerungsbereich mit dem Verkehr der Staatsstraße 2110 auf der B 12 mit bis zu 18.000 Fahrzeugen am Tag gerechnet werden.

Den Verkehrsteilnehmern mit Zielrichtung München aus dem Grenzraum Bayern/Tschechien/Österreich von Freyung über Passau bis Neuhaus a. Inn steht derzeit als leistungsfähige Fernverbindung die Bundesautobahn A 92 (München-Deggendorf bzw. ab Deggendorf die A 3 Richtung Passau) zur Verfügung. Da die A 92 für diese Verkehrsbeziehungen einen relativ großen Umweg darstellt, weicht der Fernverkehr zum Teil auf die Bundesstraßen 388 und 12 aus. Durch diesen Verkehr sowie wegen dem hohen Verkehrsaufkommen aus dem relativ großen Einzugsgebiet mit „Chemiedreieck“ und „Rottaler Bäderdreieck“ zwischen den Autobahnen A 92 und A 8 sind diese Bundesstraßen und dabei insbesondere die B 12 stark belastet und unfallträchtig. Aufgrund ihrer Ausgestaltung kann die B 12 sowohl in Oberbayern als auch in Niederbayern den derzeitigen Anforderungen nur unzureichend und könnte sie den künftigen Anforderungen an eine leistungsfähige und verkehrssichere Schnellstraßenverbindung in keiner Weise gerecht werden. Der hohe Anteil des Schwerlastverkehrs, die Vermischung mit langsam fahrendem landwirtschaftlichem Verkehr und die zahlreichen höhengleichen Kreuzungen bzw. Einmündungen mit ihren notwendigen Verkehrsbeschränkungen führen regelmäßig zu Kolonnenbildungen. Die zahlreichen Fernpendler zwischen dem südost-bayerischen Grenzraum und dem Wirtschaftsschwerpunkt Großraum München erhöhen die Verkehrsbelastungen jeweils am Anfang und Ende der Woche erheblich. Daraus ergeben sich schwerwiegende Sicherheitseinbußen für den Verkehr. Entsprechendes gilt für die zahlreichen Unternehmen, die Aufträge im Großraum München erledigen.

All diesen Anforderungen würde ein Ausbau oder eine Verlegung der bestehenden Straße mit einem einbahnigen Straßenquerschnitt auch im Bereich Malching-Kirchham nicht gerecht. Dies gilt auch für den vom **Bund Naturschutz** in seiner Stellungnahme vom 24.4.2013 angesprochenen dreistreifigen Straßenquerschnitt, weil die künftige Netzfunktion, die Verkehrsbedeutung und die Verkehrsprognose von 20.000 Kfz/Tag einen zweibahnigen vierstreifigen Autobahnquerschnitt mit entsprechender Gradientenführung sowie den Verzicht auf höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen und eine Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten erfordern.

Soweit die Notwendigkeit der A 94 im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um generelle Fragen des Straßenbaus, also um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene sollten nach Auffassung der Verbände statt dessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen jedoch den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme. Innerhalb dieses Verfahrens kann also keine Grundsatzdiskussion über die künftige Verkehrspolitik geführt werden oder der Bedarfsplan unbeachtet bleiben.

### 3.3.2 **Gestaltung des Anschlusses B 12 St 2110**

Auch das Staatsstraßenbauvorhaben mit Verlegung der St 2110 im Bereich Moos/Tutting ist notwendig um das vorhandene und auch künftig zu erwartende hohe Verkehrsaufkommen als Zubringer zur A 94 (Anschlussstelle B 12) sicher, leistungsfähig und anwohnerverträglich abwickeln zu können. Die bestehende St 2110 ist im Planfeststellungsabschnitt derzeit mit bis zu 8.300 Fahrzeugen/Tag (östlich der B 12) stark belastet. Die Straße ist zum Teil nicht frostsicher ausgebaut und besitzt streckenweise eine Fahrbahnbreite von nur 5,50 m. Die Linienführung ist sehr kurvig und auch die Gradienten auf Höhe des Ortsteils Moos sind so ungünstig, dass nur eingeschränkte Sichtverhältnisse vorhanden sind. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist außerorts dort auf 60 km/h begrenzt. Ungünstiger für die Verkehrsabwicklung und die Sicherheit, aber auch für die Anlieger ist der „Versatz“ über die B 12 in Tutting. Die Verlegung und der Ausbau sind deshalb vernünftigerweise geboten.

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

### 3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung

Die Regierung von Niederbayern hat mit der landesplanerischen Beurteilung vom 30. August 1999 das Raumordnungsverfahren für die Neubaustrecke der A 94 München-Pocking im Abschnitt Simbach a. Inn - Pocking abgeschlossen. Die Planfeststellungsstrasse entspricht im Bereich zwischen Kühstein und Malching der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Linie.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Linienführung der Autobahn A 94 zwischen Simbach a. Inn und Pocking gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz auf der Basis der positiven landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Niederbayern vom 30. August 1999 am 2.7.2001 bestimmt.

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. Der Neubau der A 94 und die Verlegung der St 2110 stehen in Einklang mit den Entwicklungszielen des Landesentwicklungsprogramms Bayern und dem Regionalplan für die Regionen Donau-Wald (12). Auf die unter B 2 beschriebenen Ziele und Grundsätze darf im Übrigen verwiesen werden. Diesen Zielen und Grundsätzen entsprechen die Vorhaben.

### 3.4.2 Planungsvarianten

Folgende, von den Vorhabenträgern untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Alternativen für den Neubau der A 94 und die Verlegung der St 2110 wurden näher geprüft und in die Abwägung eingestellt:

#### 3.4.2.1 Bundesautobahn A 94

Mit der Bundesautobahn A 94 soll eine Fernstraßenverbindung für den weiträumigen Verkehr zwischen München und Pocking (A 3), Passau (B 12) und Linz (Republik Österreich - A 8/E 56) hergestellt und gleichzeitig die bestehende Bundesstraße 12 entlastet und ersetzt werden. Ausgehend von dieser im Bedarfsplan festgelegten Funktion bzw. den Zielen des Vorhabens und den topografischen Verhältnissen ergeben sich die nachfolgend beschriebenen Lösungsmöglichkeiten, die auch schon im Raumordnungsverfahren untersucht wurden. Im Verfahren haben sich keine Gesichtspunkte ergeben, die einen Verzicht auf das Vorhaben („Nullvariante“) veranlassen könnten. Ein auf Ortsumgehungen beschränkter Ausbau der Bundesstraße 12, ggf. auf Teilen dreistreifig, entspricht nicht dem Bedarfsplan und könnte längerfristig den Anforderungen nicht gerecht werden.

Mögliche oder sich aufdrängende großräumige Trassenführungen:

Im Planungsraum zwischen Neuötting/Markt/Stammham und Pocking haben der Verlauf des Inn und die nördlich verlaufende Hangleite mit dem dahinter liegenden Hügelland ganz wesentlichen Einfluss auf vertretbare Trassierungen der A 94.

Ein Abgehen von der Trassierung der A 94/B 12 bis Stammham (B 20) drängt sich eindeutig nicht auf. Eine Verbindung ab Kirchdorf am Inn über die **früher geplante S 9**, Braunau - Ried im Innkreis, zur österreichischen A 8 wird von der Republik Österreich seit 1988 nicht mehr weiterverfolgt. Seither hat sich auch ein erheblich gestiegener Verkehrsanteil aus dem Bereich der Tschechischen Republik ergeben, der bei dem Konzept mit der S 9 noch keine Rolle spielte. Auch die insbesondere wegen der ablehnenden Haltung der Stadt Simbach am Inn im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens untersuchten stadtfüreren **Trassen im Hügelland** (Landtagsbeschluss vom 10.02.1994) dürften wegen der Verhältnisse im Hügelland nördlich von Simbach am Inn schwierig zu realisieren sein. Die insoweit entwickelte Trasse „**Simbach Nord**“ würde ab der Anschlussstelle der B 20 östlich Stammham über Buch, Taubenbach und Reut südlich an Wittibreit vorbei zum Kirnbachtal verlaufen und nördlich von Ering am Inn in den Korridor der B 12 einschwenken. Auf Höhe Kühstein - Malching - Tutting - Pocking wurde keine Trasse außerhalb der Hochterrasse des Inn im Hügelland ernsthaft diskutiert. Somit hat diese Trassierungsfrage jedenfalls keinen Einfluss auf die Trasse im Planfeststellungsbereich.

Auch Alternativtrassen im Bereich Pocking wirken sich auf die Trassierung im Planfeststellungsbereich Malching - Kirchham nicht aus. Geringe Einflüsse am Planfeststellungsende nördlich von Kirchham hätten ein Neubau der A 94 auf der Trasse der bestehenden B 12 (Pocking-Mitte), eine Trassenführung Pocking-Nord sowie die Wahllinie aus dem Raumordnungsverfahren im Bereich Pocking, die erst etwa 1 km später als die für das Planfeststellungsverfahren gewählte Plantrasse im Abschnitt Kirchham - Pocking von der bestehenden B 12 abschwenken, aber auch

Pocking im Osten umfahren würde. Aufgrund der schwerwiegenden Nachteile der genannten Varianten (Eingriffe in das Rottal und das Hochwasserschutzgebiet der Rott, Entfall der B 12 als innerörtliche Hauptverbindungsstraße, Verschärfung des Durchschneidungseffektes und Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten Pockings, sind diese Lösungen im seit dem Jahr 2012 laufenden Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Kirchham - Pocking (A 3) jedoch nach dem Stand der Anhörung nicht zu erwarten. Mit der Entscheidung im Planfeststellungsabschnitt Malching - Kirchham wird die Wahl dieser Varianten aber jedenfalls nicht „verbaut“.

Im Bereich **Malching - Kirchham** kommen für die A 94 wegen der Orte Tutting, Kirchham und Bad Füssing Lösungen nördlich von Tutting unmittelbar entlang der Hangkante des Hügellandes (= Plantrasse - Wahllinie) oder zwischen den Orten Tutting und Kirchham (Kirchham-Süd) oder zwischen Kirchham und Bad Füssing in Betracht. Ein Ausbau der B 12 scheidet praktisch aus. Trassenführungen südlich von Tutting bzw. Kirchham würden stärker von der Bundesstraße 12 abweichen und bisher unbelastete Gebiete neu durchschneiden. Linienführungen zwischen Kirchham und Bad Füssing konnte die Autobahndirektion Südbayern bereits frühzeitig ausscheiden, weil sie insbesondere das Wasserschutzgebiet Safferstetten mittig durchschneiden und Bad Füssing mit den vorhandenen Kurbetrieben unverträglich stark beeinträchtigen würden.

Die Variante „Kirchham-Süd“ könnte im Bereich der etwa 300 m breiten Baulücke zwischen Tutting und Kirchham verlaufen. Weil in ihrer Nähe sowohl die Wohngebiete von Kirchham wie auch die Bebauung von Tutting liegen, wären aber wesentlich mehr Menschen von den Lärmemissionen der Autobahn betroffen als bei der Plantrasse. Besonders nachteilig wäre die Trennwirkung der Autobahn auf den Ort Kirchham sowie den Ortsteil Tutting. Eine sinnvolle Siedlungsentwicklung von Kirchham in Richtung Westen wäre nicht mehr möglich. Im Vergleich zur Plantrasse würde die Variante erheblich mehr hochwertige landwirtschaftliche Flächen beanspruchen; auch die Grundstücksdurchschneidungen wären massiv. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die hohe Dammlage der Autobahn wäre deutlich stärker. Aufgrund der genannten negativen Auswirkungen der Variante „Kirchham Süd“ insbesondere auf die Belange des Siedlungswesens, der Landwirtschaft, des Lärmschutzes und der Natur und Landschaft durfte der Vorhabenträger auch diese Variante ausscheiden. Eine „Tieflage“ wäre wegen der Lage mitten im Wasserschutzgebiet - anders als nördlich Tutting - nicht vertretbar.

Die **Plantrasse** entspricht der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Linie. Zur Minimierung der Eingriffe orientiert sich die Trassenführung soweit wie möglich am Verlauf der bestehenden Bundesstraße 12. Im Ortsbereich Tutting, wo die Autobahntrasse wegen der Hangleite sehr nahe an die vorhandene Bebauung heranreicht, hat der Vorhabenträger die ursprüngliche Planung mit einer hohen Gradientenführung der Autobahn und Lärmschutzwänden wegen der geltend gemachten Einwände einer nachhaltigen Beeinträchtigung der Landschaft, des Ortsbildes und des Wohnumfeldes, aufgegeben und die Autobahngradienten in Tieflage (450 m lange Einhausungsstrecke) geplant.

Neben den topographischen Gegebenheiten waren im Planfeststellungsabschnitt insbesondere folgende Punkte bei der Trassierung der A 94 zu berücksichtigen:

- vorhandene Bebauung, insbesondere Schambach, Reith, Freudenstein, Tutting, Staubermühle, Moos, Hinteröd, Leithen und Osterholzen

- Einbeziehung der vorhandenen B 12
- Anknüpfungen an die bestehende Autobahn bei Malching und den geplanten unmittelbar anschließenden Teilabschnitt Kirchham - Pocking
- Trinkwasserschutzgebiete Safferstetten und Osterholzen
- Hangkante zum tertiären Hügelland
- Kößlerner Bach, Schambach und Schambach-Ableiter
- Kreuzungen mit der PA 62, B 12, GVS Erlbacher Straße, GVS Hinterberg-Tutting, St 2110 und GVS Kirchham-Leithen sowie die Anschlussstelle der B 12 nordöstlich von Tutting
- landwirtschaftliche Strukturen
- ökologisch wertvolle Bereiche

Die Planlösung nimmt ausreichend Rücksicht auf die Wohnbebauung von Tutting (§ 50 BImSchG) sowie die vorhandenen Strukturen und Nutzungsgrenzen, aber auch auf die kleineren Ortschaften und Ansiedlungen. Außerdem fügt sie sich in das Konzept zum abschnittswisen Bau der A 94 ein und berührt die Wasserschutzgebiete „Safferstetten“ und „Osterholzen“ nicht mehr als notwendig. Bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter A 3.3.14 in diesem Beschluss sind durch den Bau und den Betrieb der A 94 mit Einhausung bei Tutting Beeinträchtigungen des Grundwassers bzw. der Wasserschutzgebiete nicht zu befürchten.

Die in den ursprünglichen Antragsunterlagen vom 31.08.2006 gewählte Planlösung entsprach in der Linienführung im Wesentlichen der jetzigen Planlösung. Im Ortsbereich von Tutting sollte die Autobahn A 94 aber in einer bis zu 8,5 m hohen Dammlage geführt werden. Diese Lösung hätte trotz Minimierungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen dauerhaft zu einer erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigung der Landschaft, des Ortsbildes und des Wohnumfeldes von Tutting geführt. Auch die zunächst beabsichtigte Planänderung zur Reduzierung der optischen Riegelwirkung sowie zur Verbesserung der ökologischen Durchgängigkeit in Form einer 220 m langen Talbrücke über den Kößlerner Bach ergab keine wesentliche Reduzierung dieser Beeinträchtigungen, sodass beide Lösungen nicht mehr weiterverfolgt wurden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat daher mit Schreiben vom 12.04.2010 eine (kostenaufwendige) Tieflage der Autobahn im Bereich des Ortsteils Tutting einschließlich einer Einhausung mit einer Länge von 450 m genehmigt, die bei einer Gesamtbetrachtung die verträglichste Lösung darstellt.

Eine Verknüpfung der A 94 mit dem vorhandenen Straßennetz (B 12/St 2110) ist wegen der künftigen Bedeutung dieser Straßen notwendig. Andere Verknüpfungen im Umfeld stehen nicht zur Verfügung. Der westliche Anschluss bei Malching (St 2116/PA 59) ist weit entfernt. Östlich ist ein Anschluss der Kreisstraße PA 58 bei Pocking vorgesehen.

#### 3.4.2.2 **Verknüpfung der A 94 mit der B 12 (künftig Staatsstraße)**

Nach den straßenrechtlichen Vorschriften haben Autobahnen besondere Anschlussstellen (§ 1 Abs. 3 FStrG). Angeschlossen werden nicht nur Bundesstraßen, sondern auch Staatsstraßen (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG), damit

ein einheitliches Netz für den Durchgangsverkehr entsteht. Auch Kreisstraßen kommen wegen ihrer Bedeutung für den überörtlichen Verkehr in Betracht.

Für einen Anschluss drängen sich hier wegen ihrer Lage, ihrer vermittelten Verkehrsbeziehungen und ihrer künftigen Verkehrsbedeutung die bisherige B 12 nordöstlich Tutting und die St 2110 auf. Der westlich bei Malching liegende Anschluss der St 2116/PA 59 könnte diese Funktion ebenso wenig übernehmen, wie der östlich vorgesehene Anschluss der Kreisstraße PA 58 südlich Pocking. Sie liegen weit entfernt und dazwischen liegen keine geeigneten Straßen.

Die bisherige Lage der B 12 und der St 2110 haben auch bei der Wahl der Art und Weise ihres Anschlusses und der örtlichen Lage entscheidende Bedeutung, damit kein übermäßiger Grundbedarf und keine neuen Durchschneidungen entstehen und eine richtliniengemäße Ausgestaltung möglich ist. Außerdem sollte eine ausreichende Entfernung zur Ortschaft Tutting eingehalten werden, wirkt sich die Gradienten der A 94 aus und beeinflussen weitere Umstände diese Entscheidung.

Die aus diesen Gründen in den Planunterlagen gewählte Lösung hat zwar den Nachteil eines hohen Flächenverlustes und ungünstiger Anschneidungen bzw. Durchschneidungen für Grundstücke, von denen eines zudem einem existenzgefährdeten Betrieb gehört; andererseits wäre hier mit Verschiebungen diesen Eigentümern wenig geholfen bzw. blieben die Nachteile weitgehend bestehen. Der Grundbedarf beruht im Wesentlichen auf den notwendigen Radien für Anschlussäste an Autobahnen (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA 2008, Ziffer 6.4). Ergänzend wird verwiesen auf C 3.4.3 und die Erläuterungen bei den Eigentümern.

### 3.4.2.3 **Staatsstraße 2110**

Mit der zusätzlich zu diesem Anschluss an die A 94 geplanten Verlegung der St 2110 bei Moos/Tutting soll die vorhandene Ausbaulücke im Staatsstraßenzug geschlossen und die Straße auch im Bereich Tutting für die künftige Funktion als Autobahnzubringer zur Anschlussstelle B 12 (künftig Staatsstraße) ertüchtigt werden. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Nullvariante“) oder ein Ausbau der Bestandstrasse durch Verbreiterung wäre bei der zu erwartenden Verkehrsbelastung aus Gründen der Verkehrssicherheit und dem sowohl für die Verkehrsteilnehmer als auch für die Anwohner sehr ungünstigen „Versatz“ der Einmündungen in die bestehende B 12 in Tutting nicht vertretbar.

Vom Staatlichen Bauamt Passau wurden 8 Varianten näher untersucht (siehe Anhang 4 des Erläuterungsberichtes, Planunterlage 1):

#### Technische Beschreibung der Planlösung und der Varianten

Die **Plantrasse (Variante 7)** beginnt südlich von Roidenhub und führt nördlich an Tutting vorbei in fast gerader Linie zur bestehenden St 2110. Die A 94 wird im Einhausungsbereich gequert. Die Kreuzung mit der B 12 wird als Kreisverkehrsplatz ausgebildet.

Die **Varianten 1 und 2** weichen stärker und auf größerer Länge von der bestehenden St 2110 ab. Die Variante 1 beginnt nördlich von Bach, schwenkt nach Süden ab und führt zwischen Bach und Staubermühle weiter zur B 12, wo sie südlich der Einmündung der PA 60 anbindet.

Die Variante 2 schwenkt bei Moos nach Norden ab, erreicht etwa 500 m nördlich von Tutting die Hangkante des Höhenrückens, überquert dann im Bereich der

Anschlussstelle B 12 die A 94 und bindet nördlich von Kirchham wieder an die bestehende St 2110 an.

Die **Varianten 3, 4, 5 und 6** führen ebenfalls nördlich an Tutting vorbei, liegen aber bis zu 150 m nördlich der Plantrasse. Die A 94 wird bei diesen Varianten außerhalb des Einhausungsbereiches gequert. Die Kreuzung mit der B 12 wird als Kreisverkehrsplatz ausgebildet.

Auch die **Variante 8** führt nördlich an Tutting vorbei, rückt aber im Vergleich zur Plantrasse deutlich näher an den Ort heran. Die A 94 wird im Einhausungsbereich gequert. Die Kreuzung mit der B 12 wird als Kreisverkehrsplatz ausgebildet.

#### Umweltauswirkungen

Bei der Plantrasse (Variante 7) beginnt die Linienverbesserung auf Höhe von Moos mit einer nahezu geradlinigen Verlängerung in Richtung Osten, wobei eine Geländenase als Ausläufer der Hangleite des Tertiärhügellandes nördlich von Tutting angeschnitten wird. Die Hangkante kennzeichnet den östlichen Talausgang des Kößlerner Baches. Es handelt sich um eine landschaftsprägende Hangkante mit artenreichen Mischwald, der im Bereich des Eingriffsortes in der Biotopkartierung enthalten ist. Die bewaldete Hangkante ist im Regionalplan der Region 12 als landschaftliches Vorbehaltsgebiet gekennzeichnet sowie gemäß dem Waldunktionsplan als Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild. Die künftige Autobahn wird durch die Staatsstraße im Bereich der überdeckten Tieflage überquert. Anschließend wird die bestehende Bundesstraße 12 gekreuzt. Richtung Osten wird nach 200 m wieder an den Bestand angeschlossen.

Bei der Variante 1 würde die Trasse bereits einen halben Kilometer weiter westlich nach Süden verschwenkt, also die Hangleite geschont, aber das Kößlerner Bachtal spitzwinklig gequert und die bestehende B 12 südlich der Einmündung der Kreisstraße PA 60 erreicht werden. Die Weiterführung der Staatsstraße 2110 würde in Richtung Bad Füssing nach einem „Versatz“ durch die OD Tutting unverändert bleiben.

Die Variante 2 würde bei Moos nach Norden abschwanken und durch eine ansteigende Gradienten nahezu die Oberkante des vorhandenen Höhenrückens etwa 500 m nördlich von Tutting erreichen. In der Weiterführung Richtung Osten würde die künftige Autobahntrasse überquert und erst nach einer Länge von 750 m würde die bestehende St 2110 wieder erreicht. Die Gesamtlänge dieser Variante beträgt über 2 km.

Mit den Varianten 3, 4, 5 und 6 könnten durch ein weiteres Abrücken der Straße nach Norden gegenüber der Plantrasse (Variante 7) die Lärmbelastungen für die vorhandene Wohnbebauung reduziert werden, ein günstiger Kreuzungswinkel mit der künftigen Autobahn erreicht werden und die Durchschneidung von bebauten Grundstücken minimiert werden.

Mit Variante 8 könnte der Eingriff in die ökologisch wertvolle Geländenase (Hangleite) vermieden werden.

#### Variantenvergleich unter Umweltgesichtspunkten

Wie beim Neubau der A 94 wird den Schutzgütern Menschen, Pflanzen und Tiere und Wasser wegen ihrer Empfindlichkeit im Untersuchungsraum oder der zu erwartenden hohen Beeinträchtigungsrisiken ein Vorrang eingeräumt (1. Priorität). Demgegenüber sind die übrigen Schutzgüter von geringerer Bedeutung (2. Priorität).



Bei der Nullvariante und der Ausbauvariante wird das Planziel eindeutig verfehlt. Diese Varianten werden daher auch bei der Reihung der Umweltauswirkungen nicht berücksichtigt.

<b>Schutzgut</b>	<b>Priorität</b>	<b>Variantenreihung Geringste Risiko – höchstes Risiko</b>
Menschen	1	V2 < V3, V4, V5, V6, V7 (Plantrasse) < V8 < V1
Tiere und Pflanzen	1	V2 < V3, V4, V5, V6, V7 (Plantrasse), V8 < V1
Wasser	1	V1 < V3, V4, V5, V6, V7 (Plantrasse), V8 < V2
Landschaft	2	V1 < V8 < V7 (Plantrasse) < V3, V4, V5, V6 < V2
Sachgüter	2	V3, V4, V5, V6, V7 (Plantrasse), V8 < V1 < V2
Kulturgüter	2	V3, V4, V5, V6, V7 (Plantrasse), V8 < V2 < V1
Boden	2	V1 < V7 (Plantrasse), V3, V4, V5, V6, V8 < V2
Klima/Luft	2	V2 < V3, V4, V5, V6, V7 (Plantrasse), V8 < V1

### Ergebnis

Die Variante 1 schneidet bei den Schutzgütern Wasser, Landschaft und Boden am günstigsten und bei den Schutzgütern Mensch, Tiere und Pflanzen, Kulturgüter und Klima/Luft am ungünstigsten ab.

Die Variante 2 schneidet bei den Schutzgütern Mensch, Tiere und Pflanzen, Kulturgüter und Klima/Luft am günstigsten und bei den Schutzgütern Wasser, Landschaft, Sachgüter und Boden am ungünstigsten ab.

Die Varianten V3, V4, V5, V6, V7 (Plantrasse) und V8 schneiden bei den meisten Schutzgütern gleich ab. Da die Variante V7 (Plantrasse) beim Schutzgut Landschaft deutlich besser abschneidet als V3, V4, V5 und V6 und beim Schutzgut Mensch besser abschneidet als V8, ist die V7 (Plantrasse) die insgesamt unter Umweltgesichtspunkten günstigste Variante.

Die Verlegung der Staatsstraße 2110 auf der Plantrasse führt insbesondere wegen des geplanten Anschnitts der Hangleite zu erheblichen Beeinträchtigungen und Veränderungen des bisher kaum optisch vorbelasteten Landschaftsbildes nördlich von Tutting. Die neue Einschnittsböschung an der Hangleite ist sowohl aus dem Tal des Kößlerner Baches als auch von der Pocking Heide aus einsehbar und optisch weithin wirksam.

Durch die Staatsstraßenverlegung gehen Puffer- und Übergangflächen zwischen den wertvollen Gehölzbeständen und der freien Landschaft verloren. Es entsteht eine hohe, südexponierte Böschung, die weithin sichtbar sein wird und sich durch ihre Form von der natürlichen Geländekante unterscheidet und als Fremdkörper in der Landschaft erscheint.

Durch die geplanten höhenfreien Anschlüsse der Gemeindeverbindungsstraßen nach Hinteröd und Hinterberg und die damit zusätzlich geplante Brücke wird ein weiterer Eingriff in das Landschaftsbild vorgenommen.

### Fachplanerischer Vergleich der Varianten mit dem Planvorhaben

Mit allen Varianten könnten die unzureichenden Verkehrsverhältnisse spürbar verbessert werden. Bei der **Variante 1** würde jedoch der starke Staatsstraßenverkehr (auf der alten B 12) weiterhin durch Tutting geführt. Der „Linksversatz“ über die alte B 12 wäre auch verkehrstechnisch ungünstig. Die Variante 1 wäre im Vergleich zu der bestandsorientiert geplanten Plantrasse (Variante 7) auch deutlich teurer.

Die **Variante 2** würde Tutting in einem Bogen umfahren. Die Höhenlage der Variante 2 würde sich jedoch nachteilig auf das Orts- und Landschaftsbild und auch auf die Schallausbreitung auf Tutting auswirken. Die Variante 2 wäre im Vergleich zur bestandsorientiert geplanten Plantrasse auch deutlich teurer. Erforderlich wäre insbesondere ein großes Brückenbauwerk über die A 94.

Die **Varianten 3, 4, 5 und 6** würden im Vergleich zur Plantrasse etwas stärker nach Norden abgerückt von Tutting verlaufen, sie hätten deshalb geringe Vorteile für die Wohnbebauung (die Verkehrslärmpegelreduzierung läge jeweils unter 3 dB(A)). Sie wären im Vergleich zur Plantrasse aber deutlich teurer, weil sie erheblich stärker in die aus Naturschutzsicht wertvolle Geländenase eingreifen würden. Soweit eine Querung der A 94 nicht im Bereich der geplanten Einhausung erfolgen könnte, wären im Kreuzungsbereich erhebliche zusätzliche Aufwendungen notwendig.

Die **Variante 8** würde den bestehenden Höhenrücken nahezu vollständig im Süden umfahren, der Geländeabtrag sowie die Eingriffe in Natur und Landschaft wären am geringsten. Die Trasse würde aber sehr nahe an Tutting heranrücken und dabei auch ortsnahe Grundstücke beanspruchen. Im Vergleich zur Plantrasse wäre die Lärmbelastung in Tutting spürbar höher, insbesondere auch weil die Trasse nicht mehr zum Teil abgeschirmt in einem Geländeeinschnitt verlaufen würde.

Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile und Betroffenheiten ist festzustellen, dass der **Plantrasse (Variante 7)** unter Abwägung aller maßgeblichen Belange eindeutig der Vorzug vor allen Varianten zu geben ist. Sie hat die kürzeste Baulänge, ist die kostengünstigste Lösung, die Grundinanspruchnahme ist minimiert, indem vorhandene Straßenflächen weitest möglich mitbenutzt werden und sie stellt auch unter ökologischen Gesichtspunkten betrachtet eine vertretbare Lösung dar. Die Verkehrslärmsituation in Tutting kann nördlich der A 94 durch die Herausverlagerung des Staatsstraßenverkehrs erheblich verbessert werden. Südlich der A 94 ergeben sich keine unzumutbaren Mehrbelastungen.

Die „Nullvariante“ oder ein Ausbau auf der bestehenden Staatsstraßentrasse scheiden aus den bereits genannten Gründen aus.

Grundstücksbedarf:

Art der Inanspruchnahme	Fläche
Befestigte Flächen der Fahrbahn sowie nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz außerhalb bestehender Straßen- und Straßennebenflächen	ca. 1 ha
Befestigte Flächen der Fahrbahn sowie nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz auf bestehenden Straßen- und Straßennebenflächen	ca. 1 ha
Unbefestigte Flächen (Bankette, Böschungen, Entwässerungsanlagen, Gestaltungsmaßnahmen etc.) außerhalb bestehender Straßen- und Straßennebenflächen	ca. 2 ha

Unbefestigte Flächen (Bankette, Böschungen, Entwässerungsanlagen, Gestaltungsmaßnahmen etc.) auf bestehenden Straßen- und Straßennebenflächen	ca. 1 ha
Naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	ca. 2 ha
<b>Summe</b>	<b>ca. 7 ha</b>

### 3.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes für den Neubau der A 94 entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung der planfestgestellten Vorhaben sowie der Folgemaßnahmen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA“ (A 94) sowie den "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS", bzw. den seit Okt. 2013 in Bayern eingeführten „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen - RAL“ (St 2110). Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

#### 3.4.3.1 **Neubau der Bundesautobahn A 94**

Die geplante Linienführung der A 94 entspricht dem Standard einer Autobahn, die ausschließlich für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt ist. Für den gesamten Streckenabschnitt der A 94 wurde die Entwurfsklasse EKA 1 (Fernautobahn) gewählt. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist in der Regel nicht erforderlich. Es gilt die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Lediglich im Bereich der Einhausung Tutting wurden die Grenzwerte für die Entwurfs-elemente der Entwurfsklasse EKA 1 B zugrunde gelegt, da hier die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Regel auf 80 km/h beschränkt ist. Die Streckencharakteristik der Plantrasse ist ausgewogen, die verkehrstechnischen und raumordnerischen Zielsetzungen und Anforderungen werden damit erfüllt.

Auch der Höhenverlauf der A 94 ist ausgewogen und möglichst rücksichtsvoll gewählt. Eine tiefer verlaufende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht möglich.

Der gewählte zweibahnige, vierstreifige Straßenquerschnitt ist notwendig um das im Bereich Malching - Kirchham für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen von etwa 20.000 Kfz/Tag verkehrssicher und leistungsfähig abwickeln zu können. In anderen Abschnitten der A 94 werden bis zu 33.000 Kfz/Tag prognostiziert (Grundsatz der Einheitlichkeit der Streckencharakteristik).

Nach den aktuellen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - Ausgabe 2008 ergäbe sich ein Regelquerschnitt RQ 31. Gemäß den bisherigen Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte (Ausgabe 1996) - RAS-Q 96 - standen für zweibahnige vierstreifige Straßen zwei Querschnitte zur Verfügung (RQ 29,5 und RQ 26). Von den nach den RAS-Q möglichen Autobahnquerschnitten wurde zur Minimierung der Grundinanspruchnahme und der Eingriffe in Natur und Landschaft

die in Oberbayern anschließende Neubaustrecke der A 94 zwischen Markt und Ampfing mit dem RQ 26 gebaut. Der niederbayerische Abschnitt Kühstein - Malching wurde ebenfalls mit diesem Querschnitt hergestellt und der an das Planvorhaben anschließende letzte Abschnitt bis zur A 3 soll ebenfalls diesen Straßenquerschnitt erhalten. Insoweit ist es vernünftig, auch im Abschnitt Malching - Kirchham den Querschnitt RQ 26 zu verwenden. Die Breite des Mittelstreifens wurde in Anlehnung an die aktuelle RAA mit 4 m gewählt. Der Mittelstreifen muss aus Sicherheitsgründen Rückhaltesysteme aufnehmen und auch für Entwässerungseinrichtungen, Schilderbrücken, Brückenpfeiler und die Bepflanzung den notwendigen Platz bieten. Eine weitere Querschnittsreduzierung, etwa durch einen vollständigen Verzicht auf die Standstreifen, scheidet bei der angestrebten Verkehrsfunktion der A 94 aus.

Höhengleiche Einmündungen/Kreuzungen sind bei Autobahnen nicht zulässig (§ 1 Abs. 3 FStrG). Bei Bau-km 20+862, 21+871, 23+942 und 25+002 sowie im Einhausungsbereich Tutting (GVS Erlbacher Straße, GVS Hinterberg - Tutting und Staatsstraße 2110) kreuzen jeweils Gemeindeverbindungsstraßen, Kreis- und Staatsstraßen mittels Überführungsbauwerken die A 94, so dass bisher bestehende Verkehrsbeziehungen durch die Autobahntrasse nicht unverhältnismäßig durchtrennt und lange Umwege vermieden werden. Die geplanten Kreuzungsbauwerke sind, wie von der **Regionalbus Ostbayern GmbH** gefordert, sowohl für 2-achs-KOM und 3-achs-KOM-Busse als auch für den Einsatz von Gelenkbussen und Buszügen mit Anhängern uneingeschränkt geeignet.

Die B 12(alt) wird bei Bau-km 23+942 mit einer Anschlussstelle in Form eines symmetrischen halben Kleeblattes an die Autobahn angebunden. Eine schonendere Gestaltung der Anschlussstelle, wie sie vom **Bund Naturschutz in Bayern e.V.** gefordert wurde, ist aus Gründen der Verkehrsabwicklung und Verkehrssicherheit nicht vertretbar. Die Dimensionierung erfolgte unter Beachtung der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA, Ausgabe 2008), wobei weitestgehend die empfohlenen Mindestwerte der Trassierungsparameter angesetzt wurden.

Am Beginn des Planfeststellungsabschnitts schließt die A 94 an den bereits fertiggestellten Neubauabschnitt Kühstein - Malching an. Die vorhandene Überleitung in die B 12(alt) wird entsprechend den festgestellten Plänen im Abschnitt Kühstein - Malching zurückgebaut. Das Bauende des Planvorhabens wird, soweit der Weiterbau bis zur A 3 nicht gleichzeitig oder früher hergestellt wird, vorübergehend mit der B 12 verknüpft. Das Vorhaben ist also für sich verkehrswirksam.

Zum Ausgleich des Massendefizits der Planvorhaben von 450.000 m<sup>3</sup> sind auf den Seitenentnahmeflächen Schambach 1 und 2 Kiesentnahmen sowohl im Trockenabbau als auch im Nassabbau vorgesehen. Die Abbauflächen liegen innerhalb des Vorranggebietes für Kies und Sand KS 17 Kirchham (Regionalplan Donau-Wald). Weil die Abbauflächen nahe bei der Trasse der künftigen A 94 liegen, kann der Massentransport eingriffsschonend weitgehend unmittelbar auf der Autobahntrasse abgewickelt werden.

### 3.4.3.2 **Staatsstraße 2110**

Der gewählte Staatsstraßenquerschnitt ist für die vorhandene und zu erwartende Verkehrsbelastung notwendig. Mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m, mit 3,5 m breiten Fahrstreifen, 0,25 m breiten Seitenstreifen und 1,5 m breiten Banketten, ist der Straßenquerschnitt angepasst an die anschließenden Streckenabschnitte. Zwischen den RAS und den jetzt geltenden RAL bestehen insoweit keine wesentlichen Unterschiede.

### 3.4.4 Immissionsschutz / Luftreinhaltung / Bodenschutz

Die planfestgestellten Vorhaben sind mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planungen der beiden Straßenbauvorhaben stellen 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 Trassierung und Gestaltung der Vorhaben wurde darauf geachtet, dass durch die neuen/geänderten Straßen keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierungen, den Verzicht auf Teile der Maßnahmen oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei den Variantenabwägungen und nachfolgend dargelegt wird.

Der Neubau der A 94 zwischen Malching und Kirchham sowie die Verlegung der St 2110 in Tutting/Moos entlasten die Anwohner in Schambach und Tutting/Moos von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen, weil der Durchgangsverkehr der Bundesstraße 12 auf die Autobahn A 94 verlagert wird. Im Bereich Tutting verläuft die A 94 unter Geländeneiveau in einer „Einhausung“. Auch die verlegte St 2110 rückt von der Wohnbebauung in Tutting/Moos im nördlichen Bereich ab.

Diese Entlastungen sind ein wesentliches Ziel der Vorhaben, können allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die A 94 und die verlegte St 2110 Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

#### 3.4.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (so genannter Vollschutz).

Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG vom 13.5.2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

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

#### 3.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange sind die gewählten Linien, Höhenlagen und sonstigen Gestaltungen der **A 94** und der zu verlegenden **St 2110** hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtigen Lösungen.

Im Bereich Tutting, wo die Autobahntrasse wegen der Hangleite sehr nahe an die vorhandene Bebauung heranreicht, hat der Vorhabenträger die ursprüngliche Planung mit einer hohen Gradientenführung der Autobahn aufgegeben und die Straßengradiente nun auf einer Länge von 900 m in Tieflage (davon 450 m Einhausungsstrecke) geplant. Auf die vorherigen Ausführungen, insbesondere unter 3.4.2 darf zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen werden.

Auch mit der Herausverlagerung des Staatsstraßenverkehrs aus dem Ortsbereich kann die Lärmsituation in Tutting deutlich verbessert werden. In Moos wird ebenfalls eine Verbesserung eintreten, weil die Staatsstraße dort von der Bebauung abrückt.

Die für die Kreuzung B 12(alt)/St 2110 gewählte Kreisverkehrslösung wird im Vergleich zu anderen denkbaren Knotenpunktformen anwohnerverträglicher sein, weil auf allen Straßenästen tatsächlich nur geringe Fahrgeschwindigkeiten möglich und die Gesamtwarezeiten deutlich geringer sein werden.

#### 3.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

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

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

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

Der Ort Tutting könnte zum Teil faktisch den Charakter eines allg. Wohngebietes haben, weil dort die Wohnbebauung überwiegt und die landwirtschaftliche Nutzung stark zurückgedrängt ist. Andererseits sind aber störende Nutzungen vorhanden, die einer förmlichen Festsetzung als Wohngebiet entgegenstehen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat mit Schreiben vom 12.4.2010 außerdem darauf hingewiesen, dass der Gebietscharakter nach den Verhältnissen in der gesamten Ortschaft zu beurteilen sei. Es wird ergänzend auf die nachstehenden Erläuterungen bei den Einzeleinwendungen verwiesen.

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

#### 3.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastungen auf der A 94 und der St 2110 ist die Verkehrsprognose. Diese beruht auf einer Untersuchung von Prof. Dr. Kurzak. Die maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken und die Lkw-Anteile wurden von den Straßenbaulastträgern mit den prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) berechnet.

### **Neubau A 94 und Anschluss B 12**

Die im Jahr 2011 aktualisierte Verkehrsprognose, die auf der Annahme einer durchgehenden Autobahn A 94 zwischen München und Pocking basiert und die zwischen den Anschlussstellen AS St 2116 und AS B 12 eine Verkehrsmenge von 19.900 Kfz/Tag sowie zwischen den Anschlussstellen AS B 12 und AS PA 58 von 18.800 Kfz/Tag im Prognosejahr 2025 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Verkehrsmengen auf den Rampen der Anschlussstelle B 12 sind in Planunterlage 11.1, Seite 5, dargestellt. Gemäß der Stellungnahme von Prof. Dr. Kurzak vom 11.05.2012 ist aufgrund der demografischen Entwicklung kein weiterer Zuwachs des Verkehrsaufkommens nach dem Jahr 2020 zu erwarten. Die Prognosebelastungen 2025 gelten somit auch für den Prognosehorizont 2030.

Den Berechnungen liegen folgende Ausgangswerte zugrunde:

- Geschwindigkeiten Pkw auf der A 94 = 130 km/h, im Einhausungsbereich zwischen Bau-km 22+810 und Bau-km 23+660 = 80 km/h, auf den Rampen der AS B 12 = 60 km/h.
- Geschwindigkeiten Lkw auf der A 94 = 80 km/h, im Rampenbereich AS B 12 = 40 km/h.
- Lkw-Anteil auf der A 94 zwischen den Anschlussstellen AS St 2116 und AS B 12 tagsüber 15,3 %, in der Nacht 34 % und zwischen den Anschlussstellen AS B 12 und AS PA 58 tagsüber 15,4 %, in der Nacht 37 %.
- lärmindernder Fahrbahnbelag  $D_{\text{StrO}} = - 2 \text{ dB(A)}$  auf der durchgehenden Autobahn.

### **Verlegung St 2110**

Die im Jahr 2011 aktualisierte Prognose, die zwischen Rotthalmünster und dem Kreisverkehrsplatz bei Tutting eine Verkehrsmenge von 8.096 Kfz/Tag sowie zwischen dem Kreisverkehrsplatz bei Tutting und der Kreisstraße PA 65 von bis zu 8.568 Kfz/Tag im Prognosejahr 2025 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Gemäß der Stellungnahme von Prof. Dr. Kurzak vom 11.05.2012 ist aufgrund der demografischen Entwicklung kein weiterer Zuwachs des Verkehrsaufkommens nach dem Jahr 2020 zu erwarten. Die Prognosebelastungen 2025 gelten somit auch für den Prognosehorizont 2030.

Den Berechnungen liegen folgende Ausgangswerte zugrunde:

- Geschwindigkeiten Pkw auf der St 2110 = 100 km/h, im Bereich des Kreisverkehrsplatzes 60 km/h.
- Geschwindigkeiten Lkw auf der St 2110 = 80 km/h, im Bereich des Kreisverkehrsplatzes 60 km/h.
- Lkw-Anteil tagsüber 20 %, in der Nacht 10 %
- lärmindernder Fahrbahnbelag  $D_{\text{StrO}} = - 2 \text{ dB(A)}$

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



Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage Anlage 1 zur 16. BImSchV und der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBI 1985, 1159).

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

#### 3.4.4.1.4 Ergebnis

##### **Neubau der A 94**

Das planfestgestellte Vorhaben ist im Sinne des § 41 BImSchG und des § 16. BImSchV ein Neubau. Die künftige Lärmsituation im Umfeld des Vorhabens wurde anhand umfangreicher und detaillierter schalltechnischer Berechnungen nach RLS-90 für 30 repräsentative Immissionsorte untersucht. Weil die A 94 im Vergleich zur B 12 deutlich von den bebauten Bereichen abrückt und die durch Schambach und Tutting verlaufende Bundesstraße 12 durch die Autobahn stark entlastet wird, wird dort gegenüber dem derzeitigen Zustand eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation eintreten.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden aufgrund der Trassenwahl der A 94 mit der geplanten Einhausung im Bereich Tutting sowie durch den Einbau einer lärmindernden Fahrbahndecke weitgehend eingehalten. In den Bereichen, wo diese Maßnahmen nicht wirken, sind zur Reduzierung der Lärmbelastung laut den Planunterlagen folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen (siehe auch Planunterlage 11.2, Blatt 1):

##### Schambach

An der Westseite der Autobahn wird von Bau-km 20+762 bis 20+962 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,0 m (über Straßengradiente) errichtet.

##### Reith

An der Ostseite der Autobahn wird von Bau-km 21+550 bis 22+100 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,0 m bis 2,5 m (über Straßengradiente) errichtet. Im Bereich der Brücke über den Schambach ist an Stelle des Walles eine ca. 20 m lange Lärmschutzwand mit 2,5 m Höhe (über Straßengradiente) vorgesehen.

##### Freudenstein

Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte werden in Freudenstein nicht überschritten. Schutzwirkung wird durch die geplante Seitenablagerung auf der Westseite der Autobahn von Bau-km 21+871 bis Bau-km 22+071 im Anschluss an den Damm der B12alt erreicht.

##### Tutting

An der Ostseite der Autobahn wird im Anschluss an den Lärmschutzwall für Reith von Bau-km 22+100 bis 22+650 eine 2,0 m hohe (über Straßengradiente)

Lärmschutzwand und anschließend von Bau-km 22+650 bis Bau-km 22+815 ein 2,0 m hoher (über Straßengradiente) Lärmschutzwand errichtet. Durch die anschließende Absenkung der Autobahngradiente in Tieflage und die Errichtung einer 450 m langen Einhausung wird Tutting wirksam vor Lärmimmissionen geschützt.

#### Staubermühle/Moos

Von Bau-km 22+750 bis 23+650 wird die Autobahn in Tieflage geführt und von Bau-km 23+010 bis 23+460 durch eine Einhausung überdeckt. Damit wird auch der Bereich Staubermühle/Moos wirksam vor Lärmimmissionen geschützt.

#### **Verlegung der St 2110 und B 12**

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

(Eine weitere Möglichkeit, nämlich jene der Verkehrslärmsanierung ist in Planunterlage 1, Seiten 62 - 65 angesprochen.)

Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV) oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV). Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten (§ 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV).

Die vorgesehene 920 m lange Verlegung der bestehenden St 2110 bei Moos/Tutting stellt keinen Straßenneubau dar. Weil es sich beim Neubau der A 94 und der Verlegung der bestehenden St 2110 um zwei eigenständige Straßenbauvorhaben handelt, kann nach der maßgebenden Rechtslage die Staatsstraßenverlegung auch nicht im Zusammenhang mit dem Bau der A 94 wie ein Neubauvorhaben betrachtet werden. Auch Straßen, die als Folge der Neubaumaßnahme angepasst werden müssen, sind grundsätzlich getrennt zu behandeln (BayVGH vom 5.7.1994 Az. 8 A 93.40056). Entsprechendes gilt bei gemeinsamer Planfeststellung - wie hier - (BVerwG vom 23.2.2005 Az. 4 A 5.04).

Die Verlegung der St 2110 östlich der A 94 mit Kreuzungsumbau B12alt/St 2110 stellt einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der VLärmSchR 97 dar. Es ist deshalb nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV zu prüfen, ob die Beurteilungspegel, wie vorher genannt, spürbar um mindestens 3 dB(A) erhöht werden oder die Verkehrslärmbelastung auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Das Staatliche Bauamt Passau hat für die nächstliegenden

Wohngebäude (insgesamt 14 Immissionsorte St 10 bis St 54, siehe Lagepläne 11.2, Blatt 2 und 3) Lärmberechnungen durchgeführt. Danach ergibt sich durch die Verlegung der St 2110 mit Kreisverkehrsplatz B 12(alt)/St 2110 bei keinem Gebäude eine Erhöhung der Beurteilungspegel um mind. 3 dB(A) bzw. auf 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht. Die zu verlegende Staatsstraße 2110 rückt von der Bebauung in Moos und bis zum Kreisverkehrsplatz B 12/St 2110 auch von der Bebauung in Tutting ab. Die Entlastungswirkungen durch das Planvorhaben sind zum Teil erheblich. Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen bestehen deshalb nach den Ergebnissen dieser Unterlagen nicht.

Für die Teilstrecke der Verlegung der St 2110 westlich der A 94 bei Moos könnte man eine andere Auffassung vertreten, wenn dort ein zusätzlicher Verkehrsweg entsteht. Dies ist allerdings zweifelhaft, denn die alten Straßenteile erhalten nur eine untergeordnete Funktion. Geht man dort, wo zumindest eine Verbindungsfunktion erhalten bleibt, vorsorglich dennoch von einem Neubau der St 2110 aus, haben folgende Verkehrslärmberechnungen Bedeutung (siehe auch Planunterlage 11.1, Anlage 3):

Immissionspunkt	Verkehrslärmpegel
St 10 (Bach)	47 dB(A) Tag/36 dB(A) Nacht
St 11 (Staubermühle)	52 dB(A) Tag/42 dB(A) Nacht
St 12 (Moos)	61 dB(A) Tag/50 dB(A) Nacht
St 16	58 dB(A) Tag/47 dB(A) Nacht
St 28	55 dB(A) Tag/44 dB(A) Nacht
St 20 (Hinteröd)	44 dB(A) Tag/34 dB(A) Nacht

Bei allen diesen Gebäuden ist der Gebietscharakter Dorf-/Mischgebiet anzunehmen. Die Immissionsgrenzwerte sind nicht überschritten. Auch bei der Annahme eines Neubaus bestehen für diese Gebäude also keine Verkehrslärmvorsorgeansprüche.

Falls der Neubau der A 94 in den Abschnitten Malching - Kirchham und Kirchham - Pocking (A 3) zeitlich zusammenhängend erfolgt und für den Verkehr freigegeben wird, werden bei den Wohngebäuden im Ortsteil Osterholzen die Grenzwerte der 16. BImSchV unterschritten. Falls bzw. solange am Planfeststellungsende eine vorübergehende Überleitung von der A 94 auf die bestehende B 12 errichtet werden muss, wird der Verkehr in größerer Entfernung zum Ortsteil Osterholzen geführt als bei durchgehender Autobahntrasse. Dies führt zu niedrigeren Beurteilungspegeln im Ortsteil Osterholzen. Da also die Zumutbarkeitsgrenzen in beiden Fällen nicht überschritten werden, war eine getrennte schalltechnische Berechnung für den Überleitungsbereich nicht erforderlich.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass damit bei allen Gebäuden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten sind. Ein Anspruch auf weitere Lärmvorsorgemaßnahmen besteht nicht.

Vom **Bayer. Landesamt für Umwelt** als zuständiger Fachbehörde wurden die schalltechnischen Berechnungen der Vorhabenträger geprüft und die Ergebnisse, ebenso wie die schalltechnische Beurteilung bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit der Lärmberechnungen. Eine weitere zusätzliche Überprüfung, wie sie u. a. von der Kanzlei Labbé im Anhörungsverfahren gefordert wurde, wird deshalb nicht für erforderlich gehalten.

Geschwindigkeitsbegrenzungen können im Planfeststellungsverfahren in der Regel nicht festgelegt werden. Das Staatliche Bauamt Passau durfte trotzdem in der Lärmberechnung der St 2110 im Bereich des Kreisverkehrsplatzes bei Tutting von einer Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h ausgehen, weil entsprechende Geschwindigkeitstrichter vor Kreisverkehrsplätzen von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden können und dort praktisch auch keine höheren Geschwindigkeiten gefahren werden können. Die in der Berechnung der A 94 angesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen im Einhausungsbereich sowie im Rampenbereich der AS B 12 haben vorliegend keinen entscheidenden Einfluss auf das Beurteilungsergebnis.

Die Planunterlage 11.2 Blatt 1 wurde, wie vom Landesamt gefordert, durch Roteintragungen ergänzt. In die Zeichenerklärung wurde zusätzlich auch die Lärmschutzwand aufgenommen. Die Höhenangabe der Lärmschutzwand von 2 m über Gradiente der A 94 wurde ebenfalls in den Plan eingetragen.

### **Baulärm**

Für die Lärmbelastung während der Bauarbeiten gibt es gesetzliche Regelungen, die in A 3.2.10 genannt sind.

Entsprechend dem Gesetz zum Schutz gegen Baulärm vom 9. September 1965 (Bundesgesetzblatt I S. 1214) hat die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates die „Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen“ vom 19. August 1970 (AVV Baulärm - Beil. zum BAnz. Nr. 160) erlassen. Diese Vorschrift gilt für den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen, soweit die Baumaschinen gewerblichen Zwecken dienen, oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen Verwendung finden. Sie enthält Bestimmungen über Richtwerte für die von Baumaschinen auf Baustellen hervorgerufenen Geräuschemissionen, das Messverfahren und Maßnahmen, die von den zuständigen Behörden bei wesentlichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte angeordnet werden sollen. Die AVV Baulärm konkretisiert den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG (BVerwG v. 10.7.2012 Az. 7 A 11.11). Die 32. BImSchV gibt bestimmte Zeiten vor. Die Vorgehensweise soll die Belange der nahegelegenen Wohnungen berücksichtigen, aber auch einen zweckmäßigen Ablauf der Arbeiten ermöglichen.

#### 3.4.4.2 Schadstoffbelastung

Die Vorhaben sind auch, wie ebenfalls vom **Bayer. Landesamt für Umwelt** bestätigt, 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 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 für die nächstgelegenen Wohnungen im Bereich der freien Straßenstrecken der A 94 sowie der St 2110 nicht zu erwarten. Das im Auftrag der Autobahndirektion Südbayern vom Ingenieurbüro IFL Beratende Ingenieure erstellte Gutachten „Lufthygienische Untersuchung Einhausung Tutting“ bestätigt, dass auch für die nächstgelegenen Wohnungen im Tunnelbereich der A 94 durch Zusatzbelastung im Bereich der Tunnelportale sowohl bei den Langzeitwirkungen als auch bei den Kurzzeitwirkungen Grenzwertüberschreitungen nicht zu erwarten sind.

Das im Jahr 2012 erstellte Gutachten wurde vom Bayer. Landesamt für Umwelt geprüft. Das Landesamt hat die Ergebnisse bestätigt. Auch nach Vergleichsberechnung mit dem seit Anfang 2013 zur Verfügung stehenden neuen Programm RLUS 2012 ist eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung nicht zu erwarten.

Die Straßenplanung (u. a. Tieflage der A 94 im Bereich Tutting), die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die vorgesehen Blendschutzwände an den Tunnelportalen und die im Bereich der Wohnbebauung besonders ausgeprägte Bepflanzung der Straßenanlagen mit Bäumen und Sträuchern tragen der möglichst weitgehenden Vermeidung der Schadstoffausbreitung Rechnung. Aktive Schutzmaßnahmen zum Schutz vor Luftverunreinigungen sind nicht erforderlich. Ergänzend wird auf die Erläuterungen auf den Seiten 66 bis 70 der Planunterlage 1 verwiesen.

#### 3.4.4.3 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 Anlagen ist nach BBodSchG nicht unzulässig.

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der im Planfeststellungsabschnitt mit rund 20.000 Fahrzeugen/Tag belasteten Autobahn A 94 und der mit rund 8.600 Fahrzeugen/Tag belasteten Staatsstraße 2110 werden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen.

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

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

Da ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung derartige Bepflanzungen vorgesehen sind, die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabenbedingten Dämme und Einschnitte größtenteils erst jenseits dieser Entfernung beginnt, die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen schon erheblich geringer sind als sie zum o. a. Referenzzeitraum waren und sie künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen werden, bleiben Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier.

Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei den o. g. Verkehrsbelastungen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen nicht zu besorgen sind.

Die Forderungen und Hinweise des **Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut** und des **Bayerischen Bauernverbandes** nach Berücksichtigung bzw. Durchführung von Bodenschutzmaßnahmen zur Wiederherstellung der Bodenfruchtbarkeit von landwirtschaftlich genutzten Flächen, hinsichtlich der Verwertung des überschüssigen Oberbodens auf landwirtschaftlich genutzten Flächen, der Entsiegelung von nicht mehr benötigten Straßen und der Entfernung von Fremdbestandteilen beim Rückbau von Baustraßen sind mit den entsprechenden Nebenbestimmungen A 3.5 in diesem Beschluss berücksichtigt. Eine Beeinträchtigung der Nahrungsmittelproduktion auf an die A 94 und St 2110 angrenzende landwirtschaftliche Grundstücke durch Schadstoffe ist, wie oben bereits ausgeführt, nicht zu befürchten.

Das **Bayer. Landesamt für Umwelt** hat im Anhörungsverfahren bestätigt, dass die Belange des vorsorgenden Bodenschutzes ausreichend berücksichtigt sind.

### 3.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

#### 3.4.5.1 Verbote

Striktes Recht steht den Vorhaben nicht entgegen.

#### 3.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im unmittelbaren Bereich der Vorhaben befinden sich keine **Fauna-Flora-Habitat-(FFH) oder Vogelschutzgebiete (SPA)**. Südlich und östlich des Planungsgebietes liegt in den Innauen das Natura 2000-Gebiet DE 7744-371 "Salzach und Unterer Inn" mit einem Minimalabstand zur Trasse der A 94 von über 4 km sowie angrenzend in Österreich das FFH-Gebiet AT 3119000 "Auwälder am Unteren Inn".

Südlich des Planungsgebietes liegt auch das EU-Vogelschutzgebiet DE 7744-471 "Salzach und Inn" sowie angrenzend in Österreich das Vogelschutz- und FFH Gebiet AT 3105000 "Unterer Inn". Das Vogelschutzgebiet auf deutscher Seite ist in großen Teilen deckungsgleich mit dem FFH Gebiet DE 7744-371 "Salzach und Unterer Inn".

Nördlich des Planungsgebietes liegt in den Rottauen das Natura 2000-Gebiet DE 7545-371 "Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung". Der geringste Abstand zwischen den Straßenbauvorhaben und dem FFH-Gebiet beträgt mehr als 5 km. Weitere NATURA 2000-Gebiete sind im Umkreis des Planungsgebietes (10 km) nicht vorhanden (siehe auch Planunterlage 2, Übersichtskarte).

Diese Schutzgebiete liegen alle außerhalb des Wirkraumes der Straßenbauvorhaben. Verkehrsbedingte Fernwirkungen auf die Gebiete sind wegen der relativ großen Abstände ausgeschlossen. Die einzige mögliche Eintragsquelle stellt der Kößlerner Bach dar, der von der Trasse der A 94 gequert wird. Verschmutzungsrisiken sind aber weitestgehend ausgeschlossen, weil das anfallende Straßenoberflächenwasser der A 94 und der St 2110 gesammelt den Regenwasserbehandlungsanlagen und der Versickerung zugeführt wird. Die vorgesehene unmittelbare Einleitung von vorgereinigtem Fahrbahnwasser aus der Regenwasserbehandlungsanlage (Rückhaltebecken) 3 am Kößlerner Bach bringt nur ein vernachlässigbares Risiko mit sich, weil die Selbstreinigungskraft des Gewässers mögliche Restbelastungen auf der Fließstrecke von über 7 km bis zum Erreichen der Innaue abbauen würde.

Beim FFH-Gebiet Nr. 7545-371 "Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung" sind Einträge über Gewässer ausgeschlossen, weil zwischen den Vorhaben und dem FFH-Gebiet die Wasserscheide Inn/Rott liegt.

Die geplanten Vorhaben sind mit den Erhaltungszielen der Schutzgebiete verträglich und es ist keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes durch die Realisierung der Straßenbauvorhaben zu erwarten.

**Schutzgebiete nach den §§ 23 - 29 BNatSchG** sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

Im Planungsgebiet sind aber folgende nach **§ 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG gesetzlich geschützten Biotope** vorhanden.

- naturnaher Kößlerner Bach
- Hochstaudenflur im Bereich der Straßenböschungen unterhalb der GVS „Erlbacher Straße“ bei Staubermühle
- Feucht- und Nassgrünland nordöstlich von Moos
- Landröhricht bei der Kiesgrube südlich Schambach, nordöstlich von Schambach, südlich der Staubermühle und beim ehemaligen Standortübungsplatz
- wärmeliebende Säume nordöstlich von Schambach, beim aufgelassenen Bahndamm südlich Staubermühle und beim ehemaligen Standortübungsplatz
- Initialvegetation auf nassen Standorten des ehemaligen Standortübungsplatzes
- naturnahes Stillgewässer bei den ehemaligen Abbaustellen im Standortübungsplatz und bei Reith sowie am Kößlerner Bach bei Staubermühle
- Gewässerbegleitgehölze am Kößlerner Bach und im Wald bei Freudenstein
- Feuchtgebüsch im Bereich des Kiesabbaus südlich von Pocking
- Eichen- und Eichen-Hainbuchen-Wald auf dem ehemaligen Standortübungsplatz

**Flächen zum allgemeinen Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen nach § 39 Abs. 5 BNatSchG bzw. Art. 16 BayNatSchG** im Plangebiet

- Hecken und kleinere Gehölze im Bereich Tutting, Staubermühle und Moos sowie am Abbaugelände südlich von Schambach
- gewässerbegleitende Gehölzstrukturen am Kößlerner Bach und bei Schambach
- naturnahe Baumhecke an der GVS Hinterberg/Hinteröd
- Röhrichtbestände zwischen der GVS Erlbacher Straße und dem Kößlerner Bach südlich der Staubermühle
- Streuobstwiesen in Tutting und bei Schambach
- straßenbegleitende Bäume und Gehölze v. a. an der B 12, der St 2110 und den nachgeordneten Straßen und Wegen.

Für die Überbauung/Beseitigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope (§ 30 BNatSchG; Art. 23



BayNatSchG) lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen für den Neubau der A 94 und die Verlegung der St 2110 Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume (§ 39 Abs. 5 BNatSchG; Art. 16 BayNatSchG) aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen nach den in A 3.4 festgelegten Vorgaben beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösungen. Die untere Naturschutzbehörde wurde im Verfahren beteiligt und hat den Ausnahmen bzw. Befreiungen zugestimmt.

#### 3.4.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

##### 3.4.5.1.2.1 Zugriffsverbote

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

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

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

##### § 44 Abs. 5 BNatSchG

Für nach § 15 BNatSchG zulässige (siehe insoweit C 3.4.5.3) Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene

Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

#### 3.4.5.1.2.2 Prüfmethodik

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

Das methodische Vorgehen der von den Vorhabenträgern vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 24. März 2011 Az.: IIZ7-4022.2-001/05 eingeführten "Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)". Die Arbeitshilfe zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) für den Regierungsbezirk Niederbayern (REGIERUNG VON NIEDERBAYERN 2007) und die Hinweise in der Internet-Arbeitshilfe des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (BAYLFU Stand 2012) zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung bei der Vorhabenzulassung wurden beachtet.

Korrigierend zu diesen „Fachlichen Hinweisen“ in der genannten Fassung ist nach der Entscheidung des BVerwG vom 14.7.2011, Az. 9A 12.10 zu berücksichtigen, dass die gesetzliche Freistellung unvermeidbarer Tötungen vom Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht im Einklang mit dem Unionsrecht (Art. 12 Abs. 1 lit. d. FFH-RL) steht. Die „Fachlichen Hinweise“ wurden daraufhin geändert.

Der Untersuchungsraum wurde in Abhängigkeit von der Mobilität der möglicherweise betroffenen Arten abgegrenzt. Daher wurde bei den Fledermäusen der Untersuchungsraum auf einen Trassenabstand von bis zu 5 km ausgedehnt, bei den anderen Arten wurde ein Korridor von ca. 2 km beidseits der Trassen untersucht. Die Methode der Untersuchungen richtete sich nach Arbeitshilfen (Fledermäuse, Vögel und Straßenverkehr usw.), die den aktuellen Stand der Wissenschaft und das Ergebnis von Forschungsvorhaben berücksichtigen.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Planunterlage 12.4 dargestellt. Auf diese wird Bezug genommen. Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Erläuterungen verwiesen. Untersucht wurden baubedingte, anlagenbedingte und betriebsbedingte Wirkprozesse.

Wegen der Überschneidungen der beiden Vorhaben und der Untersuchungsbereiche erfolgt eine gemeinsame Betrachtung. Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht

nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07 in juris, Rn. 31).

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

#### 3.4.5.1.2.3 § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Das Tötungsverbot ist bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nur dann erfüllt, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht. Keine Signifikanz ist anzunehmen, wenn das Kollisionsrisiko unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit dem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d.h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte nie völlig zu vermeiden sein. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrswegs in einem bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.07.2008, Az. 9 A 14/07 – juris Rn. 91). Auch bei Maßnahmen zur Errichtung der Vorhaben (Baufeldfreimachung usw.) ist der Tötungstatbestand nicht erfüllt, wenn kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko entsteht (BVerwG vom 8.1.2014 Az. 9 A 14.13).

#### **Säugetierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie im Untersuchungsraum**

##### Fledermäuse

Im Untersuchungsraum sind 15 Fledermausarten (Abendsegler, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Große Bartfledermaus, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Mückenfledermaus, Nordfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, und Zwergfledermaus) nachgewiesen. Für alle 15 Arten wurden nähere Untersuchungen angestellt. Auf die Seiten 24 ff. der saP wird hierzu verwiesen. Die Ermittlungen erfolgten nach dem Stand der Wissenschaft (Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr).

Höhlen oder ähnliche unterirdische Quartiere, die als Winterquartiere von Fledermäusen dienen könnten, fehlen im Gebiet. Im Zuge des Autobahneubaus und der Verlegung der Staatsstraße werden keine Gebäude beseitigt, so dass es zu keiner Beseitigung von Gebäudequartieren für Fledermäuse mit Tötungsrisiko kommen kann. Quartiere in Baumhöhlen und Rindenspalten in den Gehölzen am Kößlarner Bach und an der bewaldeten Hangleite nördlich von Tutting sind möglich. Potenzielle Quartierbäume im Baufeld befinden sich an der Zufahrt zur Staubermühle, im Gehölzsaum am Kößlarner Bach und im laubholzreichen Südteil des Hangleitenwaldes nördlich von Tutting. Hinweise auf eine Belegung durch Fledermäuse ergaben sich durch die in diesen Bereichen verstärkt durchgeführten

Batdetektor- und Batcorderuntersuchungen nicht. Eindeutig als Winterquartier geeignete Großbäume mit frostsicheren Baumhöhlen wurden im Baufeld nicht kartiert. Es wird daher davon ausgegangen, dass in den betroffenen Bäumen allenfalls Einzeltiere Unterschlupf finden. Bei einer baubedingten Fällung der Bäume im September kann daher eine Tötung ggf. gelegentlich anwesender Tiere, die dann noch ausreichend mobil sind, vermieden werden (**Maßnahme S6/S6-St** - zeitliche Beschränkungen, Untersuchung unmittelbar vor der Rodung - A 3.4.1).

Bei der Beurteilung des Tötungsrisikos durch Kollisionen mit Fahrzeugen ist zu berücksichtigen, dass die geplante Autobahn über längere Strecken durch eine ausgeräumte Agrarlandschaft mit sehr geringer Flugaktivität von Fledermäusen führt. Hier ist von vornherein von einer sehr geringen Anzahl von Trassenquerungen und damit von keinem signifikanten Anstieg des Kollisionsrisikos für Fledermäuse auszugehen. Die bestehenden Straßen, besonders die viel befahrenen B 12 und St 2110, stellen bereits aktuell eine Gefahr für querende Fledermäuse dar.

Bereiche, in denen aufgrund der durchgeführten Kartierungen mit einer erhöhten Querungswahrscheinlichkeit zu rechnen ist, sind das Kößlerner Bachtal und die parallel zur Autobahn verlaufenden Hangleitenwälder. Kollisionen werden entlang des Kößlerner Bachs und an den begleitenden Strukturen in der Aue durch die Einhausung der Autobahn bei Tutting vollständig vermieden. Die Waldränder an den Hangleiten werden durch Erhalt oder Wiederherstellung vorgelagerter Grünlandstreifen von der Autobahn abgerückt (**G1**), so dass Fledermäuse bei Parallelflügen entlang der Waldränder nicht in den Straßenraum einfliegen. Das Kollisionsrisiko an der St 2110, die zwischen der nördlichen Hangleite und dem Kößlerner Bachtal verläuft, wird nach der Verlegung nicht signifikant erhöht, weil sich die Fahrgeschwindigkeiten im ortsnahen Abschnitt wegen des vorgesehenen Kreisverkehrsplatzes nicht wesentlich erhöhen werden. Die Straße liegt dort außerdem zum Teil tiefer als das Gelände.

Als weitere risikosenkende Maßnahmen sind die geplanten ein- oder beidseitigen Lärmschutzanlagen und Seitenablagerungen entlang der A 94 anzusehen, die als Leiteinrichtungen, Überflughilfen/Querungshilfen für weniger strukturgebunden und höher fliegende Fledermausarten wirken können.

Unter Berücksichtigung der genannten Maßnahmen ist daher von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko oder baubedingtem Risiko für im Gebiet vorkommende oder zu erwartende Fledermausarten auszugehen.

Vom Fischotter liegen nur Meldungen entlang des Inns vor. Das Inntal ist auch durchgängig vom Biber besiedelt. Ein Vorkommen besteht außerdem an der Rott. Hinweise auf eine Anwesenheit des Bibers am Kößlerner Bach, am Schambach oder in den Kiesgruben im Umfeld der Vorhaben ergaben sich nach den aktuellen Kartierungen des Büros Dr. Schober nicht. Eine künftige Besiedlung oder Durchwanderung des Gebiets entlang des Kößlerner Bachs oder des Schambachs wird wegen der vorgesehenen Einhausung der Autobahn mit Überführung des Kößlerner Bachs bzw. des ausreichend dimensionierten Brückenbauwerks am Schambach nicht behindert.

Von den übrigen Säugetierarten wird ein potenzielles Vorkommen im Wirkraum der Vorhaben nur für die Haselmaus angenommen. Die Haselmaus ist in weiten Teilen Bayerns verbreitet. Sie besiedelt Wälder aller Waldgesellschaften und in allen

Altersstufen, v. a. mit reichem Unterwuchs, Kahlschläge und Jungwuchsflächen, daneben Hecken und Gebüsche. Konkrete Nachweise der Haselmaus liegen aus dem Untersuchungsraum zu den Vorhaben nicht vor. Auf ein mögliches Vorkommen im Gebiet deuten aber Nachweise im Waldgebiet "Steinkart" nördlich Bad Griesbach (ASK 1985, Trassenabstand >10 km) oder im Inntal nahe der Alzmündung (FALTIN 1988) hin. Im Untersuchungsraum werden die Hangwälder am Rand des Tertiärhügellandes und die Innauenwälder einschließlich des Thaler Waldes als potenzielle Vorkommensbereiche eingeschätzt, da sie als größere zusammenhängende Waldbereiche eine dauerhafte Besiedlung durch die Haselmaus erwarten lassen. Der Erhaltungszustand der Art lässt sich nach dem sehr lückenhaften aktuellen Kenntnisstand für den bayerischen Anteil an der kontinentalen biogeografischen Region nicht bestimmen und wird daher vom Bayer. Landesamt für Umwelt mit "unbekannt" eingestuft, was angesichts der Datenlage auch auf den Untersuchungsraum zutrifft.

Unter der Annahme, dass in den Hangleitenwäldern Haselmäuse vorkommen, kann es im betroffenen Randbereich zur Tötung winterschlafender Einzeltiere (Nester am Boden, zwischen Baumwurzeln oder in Nistkästen) während der zum Schutz anderer Arten im Winter vorgesehenen Rodungen kommen. Eine weitere zeitliche Beschränkung, insbesondere für das Entfernen der Wurzelstöcke und die Art der Arbeitsweise wäre angesichts der Unsicherheit des Vorkommens unverhältnismäßig. Diese angenommenen Individuenverluste können nicht sicher vermieden werden (ganzjährige Anwesenheit im Habitat), ein vollständiges Abfangen der Individuen ist nicht möglich. Unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, 9 A 12.10) lässt sich die Erfüllung von Verbotstatbeständen bei der Baufeldfreimachung bezüglich des individuenbezogenen Tötungsverbots daher nicht mit Sicherheit ausschließen. Angesichts der Größe der potenziellen Lebensräume sind die möglichen Einzeltierverluste aber nicht von nachhaltiger Wirkung auf den lokalen Bestand. Weil auch Kollisionsschäden nicht sicher ausgeschlossen werden können, wird entgegen der saP auch ein Töten beim Betrieb der A 94 und der St 2110 unterstellt.

Weil auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen (**S1/S1-St** Begrenzung des Baufelds bei angrenzenden Wäldern) für die Haselmaus baubedingte Tötungen nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden können, ist eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich (3.4.5.1.2.6).

Vorkommen relevanter **Reptilienarten** im Untersuchungsraum

Von den Reptilienarten des Anhangs IV FFH-RL ist im Untersuchungsraum nur die Zauneidechse (auch mehrfach im näheren Umfeld der Vorhaben im Bereich der Kiesgrube südlich Schambach, der Kiesgrube bei Hof, einer Magerweide bei Schambach, der ehemaligen Bahnlinie südwestlich Tutting und des anschließenden Waldsaums sowie einer alten Abgrabung nördlich Staubermühle) nachgewiesen (Kartierungen Büro Schober 2011). Die wichtigsten Lebensräume befinden sich in den Kiesgruben bei Schambach und Hof sowie an der Hangkante mit der aufgelassenen Bahnlinie bei Tutting südlich des Kößlarner Bachtals. Der Nachweisort nördlich der Staubermühle wurde 2011/2012 zerstört. Eine Vernetzung zwischen den genannten Beständen oder mit anderen Lebensräumen außerhalb des Untersuchungsgebiets ist kaum gegeben (intensiv genutzte Ackerflächen, Siedlungsflächen, Straßen). Der Erhaltungszustand in der kontinentalen Biogeografischen Region in Bayern wird vom Bayer. Landesamt für Umwelt mit U1

ungünstig - unzureichend angegeben. Wegen der geringen Populationsgröße und des hohen Isolationsgrades werden auch die Bestände im Untersuchungsraum entsprechend beurteilt. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird demnach mit mittel bis schlecht bewertet.

Für die Zauneidechse ergibt sich an Straßen grundsätzlich ein Kollisionsrisiko, wenn sie versucht, bei Lebensraumwechseln und Ausbreitungswanderungen die Trasse zu queren, oder zur Thermoregulation die erwärmte Straßenoberfläche aufsucht. Im Bereich der beiden nahe zur Autobahntrasse gelegenen Vorkommen der Zauneidechse werden die Böschungsbereiche jedoch nicht als strukturreiche Trockenstandorte gestaltet, sondern als gemähtes Grünland mit dichten Gehölzreihen. Die Gefahr, dass Individuen gehäuft auf die Fahrbahnen geraten, ist folglich nicht zu erwarten. Am westlichen Ende der Einhausung sind zudem Stützmauern entlang der Trasse vorgesehen. Weiterhin wird hier die Abdeckung der Einhausung mit mageren Kraut- und Grasfluren (Maßnahmen **A3, G3 und G5**) als attraktivere Leitstruktur entwickelt, so dass die Zauneidechsen bevorzugt diese Querungsmöglichkeit nutzen werden.

Eine Erfüllung des individuenbezogenen zu beurteilenden Tötungsverbots durch ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko wird daher bei der Zauneidechse nicht angenommen. Im Zuge der Baumaßnahmen und der damit verbundenen Überbauung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann es jedoch zur Verletzung oder Tötung von Individuen und zur Zerstörung von Eiern der Zauneidechse kommen. Diese Verluste sind auch bei zeitlichen Beschränkungen der Bauarbeiten nicht völlig auszuschließen (permanente Anwesenheit von Alt- und Jungtieren, zeitweise von Gelegen). Ein vollständiges Absammeln sämtlicher Individuen (A 3.4.9) ist ebenfalls nicht sichergestellt, auch wenn nach den Kartierungsergebnissen 2010/2011 im Bereich des Baufelds nur eine relativ geringe Individuendichte anzunehmen ist. Unter Berücksichtigung der damals aktuellen Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, 9 A 12.10) schließt die saP die Erfüllung von Verbotstatbeständen bezüglich des individuenbezogenen Tötungsverbots folglich nicht mit Sicherheit aus. Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 8.1.2014 Az. 9 A 14.13 wäre eine andere Einschätzung vertretbar. Dabei kann man auch die vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen (**G1** dichte Bepflanzung bzw. Anlage von gemähtem Grünland auf den Böschungen im Bereich von Zauneidechsenvorkommen, **Einhausung Tutting, A3, G3 und G5** Entwicklung magerer Gras- und Krautsäume im westlichen Teil der Einhausung Tutting) sowie die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme **S 8/CEF** für die Zauneidechse berücksichtigen. Vorsorglich werden nachfolgend dennoch die Voraussetzungen der Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG geprüft.

Vorkommen relevanter **Amphibienarten** im Untersuchungsraum

Von den in Bayern vorkommenden Amphibienarten des Anhangs IV FFH-RL ist die Verbreitung innerhalb Bayerns gut bekannt und dokumentiert. Deshalb wurden Alpensalamander, Geburtshelferkröte, Knoblauchkröte und Moorfrosch zutreffend nicht näher untersucht.

Für die übrigen Arten (Gelbbauchunke, Kammmolch, Kleiner Wasserfrosch, Kreuzkröte, Laubfrosch, Springfrosch, Wechselkröte) sind zumindest ältere Nachweise aus dem Umfeld der Vorhaben bekannt. Wegen des guten Informationsstandes zu den Amphibienvorkommen im Gebiet können vorweg für

folgende Amphibienarten artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden:

Alle ehemaligen Fundstellen der Gelbbauchunke im Umfeld der Straßentrassen (Waldrand Freudenstein-Schambach, ehemaliger Standortübungsplatz, Osterholzener Wald) und alle sonstigen für Gelbbauchunken geeignet erscheinende Gewässer im Plangebiet des LBP wurden 2010/2011 erfolglos nach Gelbbauchunken abgesucht. Da aktuelle Nachweise fehlen und zudem im Zuge der Baumaßnahme keine potenziellen Laichgewässer zerstört werden, wird keine artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit der Art angenommen.

Bei den aktuellen Kartierungen wurden auch keine Laichgewässer des Kammolchs im Umfeld der Straßentrassen festgestellt, ein ehemaliges Vorkommen südlich von Hof ist erloschen. Aktuelle Fortpflanzungsgewässer des Kammolches liegen in der Innaue in deutlichem Abstand zum Vorhaben, so dass auch keine vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Landlebensräumen oder Wander- und Ausbreitungswegen möglich sind.

Der Wasserfrosch kommt möglicherweise in Weihern am Südrand des ehemaligen Standortübungsplatzes und in einer Abbaustelle bei Voglarn vor. Die Vorkommen sind im Zusammenhang mit dem Bestand in den Innauen zu sehen. Bei den Kartierungen konnten keine der Art zuzuordnenden "Grünfrösche" in den Gewässern im Nahbereich der Trasse beobachtet werden. Eine Bedeutung des Trassenbereichs als Landlebensraum oder Wander- und Ausbreitungsweg der Art ist darüber hinaus ebenfalls nicht erkennbar.

Der Nachweis der Kreuzkröte auf dem ehemaligen Standortübungsplatz stammt aus den 1990er Jahren; das damals kartierte Gewässer existiert aktuell nicht mehr. Aktuell ist die Art im Landkreis Passau nur nördlich der Donau nachgewiesen; ältere Nachweise werden als zweifelhaft angesehen (ASSMANN 2001), so dass kein Vorkommen im Wirkraum der Vorhaben anzunehmen ist.

Die Nachweise der Wechselkröte, teilweise auch vom ehemaligen Standortübungsplatz, sind älteren Datums und entweder nachweislich oder doch mit hoher Wahrscheinlichkeit, wie alle Vorkommen auf der Pockinger Heide, erloschen (ASSMANN 2001, ABSP).

Für den Laubfrosch und den Springfrosch wurden nähere Untersuchungen angestellt. Auf die Seiten 65 ff. der saP wird hierzu Bezug genommen. Bei den von den Vorhaben in Anspruch genommenen Flächen ist von einer fehlenden bis sehr geringen Eignung als Laubfrosch- und Springfrosch-Landlebensraum auszugehen. Baubedingte Verluste von Individuen sind daher nicht zu erwarten. Die geringe Wahrscheinlichkeit, dass Laubfrösche über die intensiv genutzte Agrarlandschaft wandern, lässt erwarten, dass es auch nur sehr selten Querungsversuche über die Autobahn oder die Staatsstraße geben wird. Durch den Erhalt oder die Anlage sicherer Querungsmöglichkeiten an den potenziell wichtigsten Vernetzungsachsen (Köblarner Bach, Schambach) wird eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos jedenfalls ausgeschlossen.

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen (Einhausung Tutting mit Maßnahmen **S5** und **G5** „Gestaltung nach tierökologischen Gesichtspunkten“ sowie Brücke über den Schambach-Arm mit Maßnahme **S4** „Gestaltung nach

tierökologischen Gesichtspunkten“) ist beim Laubfrosch und beim Springfrosch insgesamt von keinem signifikant erhöhten Tötungsrisiko auszugehen.

Vorkommen relevanter **Schmetterlingsarten** im Untersuchungsraum

Nach den natürlichen Verbreitungsgebieten und Habitatansprüchen der Schmetterlingsarten des Anhangs IV FFH-RL ist im Untersuchungsraum nur das Vorkommen einer Art, des Nachtkerzenschwärmers, möglich. Potenzielle Lebensräume der im östlichen Isar-Inn-Hügelland ebenfalls vorkommenden Wiesenknopf-Ameisenbläulinge sind im Wirkraum der Vorhaben nach den durchgeführten Kartierungen nicht vorhanden.

Ein Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers im Untersuchungsraum ist in den ausgewerteten Unterlagen zwar nicht dokumentiert. Wegen der weiten Verbreitung der Art in Südbayern und dem häufig spontanen (unsteten) Auftreten in neu entstandenen Lebensräumen (z. B. Ruderalfluren in Abbaustellen) ist ein Vorkommen im Untersuchungsraum möglich. Geeignete Lebensräume finden sich in den Abbaustellen im Umfeld der A 94-Trasse (Schambach, Hof, Haidhäuser), außerdem stellen z. B. Gräben und Gewässerufer mit sonnig stehenden Weidenröschenfluren (z. B. Schambach, Kößlerner Bach) oder die Dämme der aufgelassenen Bahnlinie potenzielle Larvallebensräume dar. Der Erhaltungszustand der Art lässt sich nach dem sehr lückenhaften aktuellen Kenntnisstand für den bayerischen Anteil an der kontinentalen biogeografischen Region nicht bestimmen und wird daher vom Bayer. Landesamt für Umwelt mit "unbekannt" eingestuft, was angesichts der Datenlage auch auf den Untersuchungsraum zutrifft.

Im Zuge der Bauarbeiten mit der Verlegung des Gerinnes am Kößlerner Bach, am Rand der Seitenentnahme SE1 südlich Schambach und im Bereich der ehemaligen Bahnlinie kann eine Beschädigung oder Zerstörung von Entwicklungsformen der Art nicht völlig vermieden werden. Eine signifikant erhöhte Kollisionsgefahr durch den Verkehr auf den neuen Straßen, die erkennbare Auswirkungen auf die Mortalitätsrate der Art im Gebiet haben könnte, ist für die großräumig agierenden, flugstarken Falter nicht anzunehmen. Larvalhabitate, von denen aus Raupen auf dem Weg zum Verpuppungsort auf die Fahrbahnen geraten können, werden sich entlang der Autobahn oder in dem verlegten Abschnitt der St 2110 nicht in relevantem Maße entwickeln, so dass sich auch hier das Risiko im Vergleich zur derzeitigen Situation mit dem Hauptrisiko auf Nebenstraßen und Feldwegen mit angrenzenden Ruderalfluren nicht erhöhen wird.

Weil für den Nachtkerzenschwärmer aber baubedingte Tötungen nicht vollständig ausgeschlossen werden können, wird eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorsorglich geprüft, wenngleich eine signifikante Risikoerhöhung (BVerwG vom 8.1.2014 Az. 9 A 14.13) unwahrscheinlich ist.

Aus den Artengruppen **Fische, Libellen, Tagfalter, Schnecken** und **Muscheln** sind nach den vorliegenden Unterlagen keine Vorkommen im Untersuchungsraum bekannt oder zu erwarten.

Vorkommen **Europäischer Vogelarten** nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie

Die Untersuchungsmethode richtet sich nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft (Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr usw.). Insgesamt wurden 101 Vogelarten ermittelt, die im Untersuchungsraum durch konkrete Nachweise belegt oder die regelmäßig als Gastvögel bzw. Durchzügler im Gebiet zu erwarten sind (siehe



Tab. 5, Europäische Vogelarten im Untersuchungsraum auf Seiten 74 ff. der Planunterlage 12.4).

Wesentliche Grundlage zur Ermittlung der Avifauna war die Brutvogelkartierung 2010/2011 mit den vorausgegangenen Erhebungsdurchgängen in den 1990er Jahren (bedeutsame Vogelarten) und 2005 (v. a. Kiebitz) durch das Büro Dr. Schober. Darüber hinaus wurden vom Büro Schober konkrete Nachweise (Artenschutzkartierung) in einen Korridor von ca. 2 km beidseits der A 94-Trasse ("Untersuchungsraum") ermittelt. Zur Bestimmung des gesamten potenziellen Artenspektrums an Brutvögeln wurden außerdem die Daten der Arbeitshilfe des Bayer. Landesamtes für Umwelt (Stand 2012) für den Naturraum "D65 Unterbayerisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten" und die Topografische Karte Nr. 7645 ausgewertet. Weitere Informationen ergaben sich aus der Auswertung des Brutvogelatlas für den Raum.

Die 101 Vogelarten des ermittelten potenziellen Artenspektrums sind durch die Vorhaben in unterschiedlichem Ausmaß betroffen. Unter artenschutzrechtlichen Aspekten ergeben sich bei vielen Arten bereits ohne Detailanalyse keine relevanten Beeinträchtigungen, d. h. sie werden aufgrund ihrer allgemeinen Verbreitung und Häufigkeit, einer geringen Vorkommenswahrscheinlichkeit, fehlender Habitats im Wirkraum oder vorhabenspezifisch als "unempfindlich" eingestuft. Bei diesen Arten sind angesichts der Projektwirkungen keine Auswirkungen auf die ökologische Funktion ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. kein Einfluss auf den Erhaltungszustand ihrer lokalen Populationen zu erwarten, d. h. ein vorhabenbedingter Verstoß gegen die Schädigungs- oder Störverbote nach § 44 Abs. 1 Nrn. 2 und 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG wird für diese Arten/Artengruppen ausgeschlossen. Bei vielen Arten ist auch ein Verstoß gegen das individuenbezogene Tötungsverbot i. S. von § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos aufgrund einer geringen Wahrscheinlichkeit des Eintritts (geringe Vorkommenswahrscheinlichkeit, artspezifisches Verhalten) ausgeschlossen. Auch für Vogelarten, die häufig auftreten und allgemein verbreitet sind (viele Singvogelarten) wird ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko ausgeschlossen, da diese Arten sich in einem günstigen Erhaltungszustand befinden und eine gute Anpassungsfähigkeit an sich verändernde Umweltbedingungen aufweisen. Berücksichtigt sind dabei die projektspezifischen Maßnahmen zur Vermeidung (unter 3.1 der saP), beispielsweise die Beschränkung der Baumfäll- und Rodungszeiten, die ein Töten oder Verletzen von Jungvögeln oder eine Zerstörung von Eiern und besetzten Nestern verhindert, und ggf. allgemein wirksame Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (unter 3.2 der saP).

Es verbleiben 14 Vogelarten, die als "empfindliche" Arten nachfolgend näher betrachtet werden.

### Feldlerche

Die Feldlerche brütet im Untersuchungsgebiet in drei Bereichen mit weiträumigen Ackerflächen (südwestlich von Kirchham, nördlich von Kirchham und östlich von Leithen). Die Bestandsgröße liegt bei ca. 25 - 35 Brutpaaren innerhalb des Plangebiets des LBP. Die Abgrenzung einer lokalen Population im Untersuchungsgebiet oder im räumlichen Umgriff ist nicht möglich, da ein großräumiger Zusammenhang mit anderen Teilen des Naturraums, in denen die Art ebenfalls noch weit verbreitet ist, gegeben ist. Innerhalb der Region wird die Art auf

der Vorwarnliste geführt und damit noch nicht als gefährdet eingestuft. Das Bayer. Landesamt für Umwelt (2011) geht demgegenüber von einem ungünstigen/schlechten Erhaltungszustand der Art in der kontinentalen biogeografischen Region Bayerns aus. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird in der saP dennoch als gut bewertet.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 und die Verlegung der Staatsstraße nicht signifikant erhöht. Ein Anlocken in den Nahbereich der neuen Straßen ist aufgrund der straßenbedingten Störeffekte nicht zu erwarten. Durch eine Beschränkung der Zeiten zur Baufeldfreimachung auf Äckern und Wiesen werden die Zerstörung besetzter Nester sowie eine Vernichtung von Eiern und Jungvögeln verhindert.

Unter Berücksichtigung der genannten Maßnahmen zur Vermeidung (**S6** - Baufeldfreimachung außerhalb der Waldflächen und Gehölzbestände im Zeitraum zwischen 15. August und 28./29. Februar) in Nebenbestimmung A 3.4.1 ist von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko oder baubedingtem Risiko für die Feldlerche auszugehen.

#### Flussregenpfeifer

Vom Flussregenpfeifer konnten 2011 in den Abbaustellen bei Schambach und Haidhäuser mehrere Brutpaare nachgewiesen werden. Daneben wurden auch Altvögel auf unbewachsenen Ackerflächen beobachtet (evtl. Brutversuche). Nach Darstellung des Bayer. Landesamtes für Umwelt (2012) ist die bayernweit gefährdete Art in der kontinentalen biogeografischen Region Bayerns in einem ungünstigen/unzureichenden Erhaltungszustand. Innerhalb der Region wird die Art lediglich auf der Vorwarnliste geführt. Auch die regelmäßige Besetzung der je nach Abbaustadium geeigneten Habitate in den Kiesgruben auf der Pockinger Heide deutet auf einen günstigeren Zustand im Gebiet hin. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird in der saP als gut bewertet.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 und die St 2110 nicht signifikant erhöht. Eine Anlockung in den Nahbereich der neuen Autobahn ist nicht zu erwarten. Die Auswahl geeigneter Ackerflächen durch die Pionierart erfolgt nach der aktuellen Situation zu Beginn der Brutzeit. Mit der Auflage einer Baufeldfreimachung erst nach der Brutzeit, also im Spätsommer bzw. vor Brutbeginn im Frühjahr (und nachfolgend regelmäßiger „Störung“ im Bereich des Baufelds zur Verhinderung einer Ansiedlung) können Gelege- und Jungvogelverluste verhindert werden.

Unter Berücksichtigung der genannten Maßnahmen zur Vermeidung (**S6** - Baufeldfreimachung außerhalb der Waldflächen und Gehölzbestände im Zeitraum zwischen 15. August und 28./29. Februar) in Nebenbestimmung A 3.4.1 ist auch für den Flussregenpfeifer von keinem baubedingten Risiko auszugehen.

#### Gartenrotschwanz

Der Gartenrotschwanz ist im Gebiet nicht selten und in lichten Waldgebieten, an Waldrändern und in siedlungsnahen Gehölzbeständen (v. a. Streuobstwiesen) regelmäßig nachgewiesen. Die Abgrenzung einer lokalen Population im

Untersuchungsgebiet oder im räumlichen Umgriff ist nicht möglich, da ein großräumiger Zusammenhang mit anderen Teilen des Naturraums gegeben ist. Innerhalb der Region wird die Art als gefährdet eingestuft, das Bayer. Landesamt für Umwelt (2012) geht von einem ungünstigen/unzureichenden Erhaltungszustand in der kontinentalen biogeografischen Region Bayerns aus. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird in der saP demnach mit mittel bis schlecht bewertet.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die neuen Trassen nicht signifikant erhöht. Eine Anlockung in den Nahbereich der neuen Autobahn oder der verlegten Staatsstraße ist nicht zu erwarten. Um eine Zerstörung von besetzten Nestern (mit Eiern oder Nestlingen), die möglicherweise in Höhlenbäumen des Baufeldes zwischenzeitlich angelegt werden könnten, zu verhindern, ist die vorgesehene Einschränkung der Rodungszeiten und die ökologische Baubegleitung wirksam.

Unter Berücksichtigung der genannten Maßnahmen zur Vermeidung **S6/St-6** (Nebenbestimmung A 3.4.1) ist von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko oder baubedingtem Risiko für den Gartenrotschwanz auszugehen.

### Grünspecht

Geeignete Lebensräume, in denen der Grünspecht auch nachweislich brütet, stellen im Untersuchungsgebiet die Hangleitenwälder zwischen Schambach und Anzing zusammen mit den Gehölzbeständen im Tal des Kößlerner Bachs und die Altholzbestände im Standortübungsplatz (2 - 3 Brutpaare) dar. Die angrenzenden Bereiche werden zumindest zeitweise zur Nahrungsbeschaffung aufgesucht. Eine mögliche lokale Population reicht wegen der insgesamt geringen Siedlungsdichte weit über das Untersuchungsgebiet hinaus und lässt sich nicht gesichert abgrenzen. Für die Region wird die Art in der Roten Liste Bayern als gefährdet und damit höher als in Gesamtbayern (Vorwarnliste) eingestuft. Das Bayer. Landesamt für Umwelt (2012) geht von einem ungünstigen/unzureichenden Erhaltungszustand in der kontinentalen bio-geografischen Region Bayerns aus. Der lokale Bestand (z. B. im Bereich Innauen, Innleiten, Rottauen und dazwischen liegende Bereiche) dürfte ähnlich einzuschätzen sein. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird demnach mit mittel bis schlecht bewertet.

Brutplätze des Grünspechts sind innerhalb des Baufelds nicht vorhanden (keine Zerstörung von besetzten Nestern mit Eiern oder Nestlingen). Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 und die St 2110 nicht signifikant erhöht. Die meisten Querungen der Trasse sind im Bereich der Annäherung an die Hangleite bei Tutting und entlang des Kößlerner Bachs zu erwarten. Hier wirkt die Einhausung zusammen mit der Lage der Trasse in Tieflage kollisionsvermeidend. Eine verstärkte Anlockung in den Nahbereich der neuen Straßen ist beim überwiegenden Verlauf durch intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen nicht zu erwarten.

Für den Grünspecht ist deshalb von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko oder baubedingtem Risiko auszugehen.

### Kiebitz

In den Jahren 1996, 2005 und 2011 wurden vom Büro Dr. Schober auf den Acker- und Wiesenflächen entlang der Trasse der A 94 Kiebitzreviere und -brutgebiete kartiert. Es zeigte sich, dass im Plangebiet des LBP beidseits der Trasse dieselben drei Vorkommenbereiche in der weiträumigen Ackerflur, wie bei der Feldlerche auch kontinuierlich von Kiebitzen besetzt sind (südwestlich und nördlich von Kirchham, sowie östlich von Leithen). Zusammen mit den im Umfeld des Folgeabschnitts der A 94 Kirchham - Pocking kartierten Kiebitzen wurden 2011 ca. 150 Brutpaare auf den Ackerflächen der Pockinger Heide beobachtet. Das Ausmaß des Bruterfolgs konnte nicht festgestellt werden, wurde aber als eher gering angenommen, da 2011 fast alle Reviere in Maisäckern lagen (Gefährdung durch regelmäßige Befahrung, Spritzungen, geringes Nahrungsangebot). Die Kiebitze auf der Innterrasse (Pockinger Heide) werden als lokaler Bestand definiert, die Abgrenzung einer lokalen Population aus biologischer Sicht ist nach den vorliegenden Daten nicht möglich. Aufgrund des hohen Gefährdungsgrades der Art in der Region und in Bayern ist trotz der hohen Brutpaaranzahl von einem ungünstigen Erhaltungszustand auszugehen (geringer Fortpflanzungserfolg auf reinen Ackerflächen). Nach Angaben des Bayer. Landesamtes für Umwelt (2012) ist der Erhaltungszustand der Art in der kontinentalen biogeografischen Region Bayerns ungünstig/schlecht. Der Erhaltungszustand der lokalen Population (lokaler Bestand Pockinger Heide) wird in der saP und von den Naturschutzbehörden mit mittel bis schlecht bewertet.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 und die St 2110 nicht signifikant erhöht. Trotz mittiger Durchschneidung des Gesamtlebensraumes Pockinger Heide und damit erforderlicher häufigerer Querung der neuen Autobahn zwischen Teillebensräumen, sind Altvögel eher gering kollisionsgefährdet (hoher Überflug wird z. B. auch an der Autobahn A 92 im Isartal beobachtet, die ebenfalls mitten durch ein individuenreiches Kiebitzbrutgebiet führt). Für nichtflügge Jungvögel stellen die offenen Fahrbahnen wegen fehlender Deckungsmöglichkeiten eine Barriere dar, die sie nicht zu queren versuchen. Eine Anlockung in den Nahbereich der neuen Autobahn ist ohnehin nicht zu erwarten. Eine Zerstörung von besetzten Nestern (mit Eiern) und Jungvögeln wird durch die zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit vermieden.

Unter Berücksichtigung der Maßnahme **S6** (Baufeldfreimachung außerhalb der Waldflächen und Gehölzbestände nur im Zeitraum zwischen 15. August und 28./29. Februar) in Nebenbestimmung A 3.4.1 ist für den Kiebitz von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko oder baubedingtem Risiko auszugehen.

### Pirol

Nachweise des Pirols liegen aus dem Untersuchungsraum von den Hangleitenwäldern bei Freudenstein und Tutting sowie aus den gehölzreichen Teilen des Standortübungsplatzes vor. In der Region Tertiärhügelland gilt der Pirol nach der RL-B als stark gefährdet. Die Bestände im Untersuchungsraum können zusammen mit denen in den Auwäldern am Inn als lokale Population aufgefasst werden, die sich wegen der guten Vernetzung und Ausdehnung geeigneter Lebensräume aber in einem günstigeren Erhaltungszustand befindet. Auch das Bayer. Landesamt für Umwelt (2012) geht für die Art in der kontinentalen biogeografischen Region

Bayerns von einem günstigen Erhaltungszustand aus. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird mit gut bewertet.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die neuen Straßen nicht signifikant erhöht. Eine Anlockung in den Nahbereich der Autobahn ist nicht zu erwarten.

Auch für den Pirol ist deshalb von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko oder baubedingtem Risiko auszugehen.

### Schwarzspecht

Im Untersuchungsgebiet brütet der Schwarzspecht in Altbeständen an der Hangleite, möglicherweise auch in größeren Waldgebieten auf der Pockinger Heide. Eine Gefährdung ist derzeit nicht erkennbar (in Bayern und in der Region auf der Vorwarnliste). Das Bayer. Landesamt für Umwelt (2012) stuft den Erhaltungszustand der Art in der kontinentalen biogeografischen Region Bayerns als ungünstig/unzureichend ein. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird in der saP demnach mit mittel bis schlecht bewertet.

Eine Verletzung oder Tötung von Jungvögeln oder eine Zerstörung von Eiern in Bruthöhlen im Zuge der erforderlichen Rodungen ist auszuschließen (Lage des Brutplatzes weit außerhalb des Eingriffsbereiches, Kontrolle durch ökologische Baubegleitung). Eine erhöhte Kollisionsgefahr besteht bei der Art nicht, da Straßen in der Regel in größerer Höhe überflogen werden.

Für den Schwarzspecht ist ebenfalls von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko oder baubedingtem Risiko auszugehen.

### Wachtel

Bei Nachkartierungen 2011 wurde die Wachtel lediglich südlich der Kiesgrube Schambach bei Wendlmuth nachgewiesen. Weitere Nachweise im Folgeabschnitt Kirchham-Pocking der A 94 zeigen an, dass die Art in der gesamten offenen Feldflur des Untersuchungsraums zu erwarten ist. Die weithin strukturarmen Ackerflächen mit einem neben Maisschlägen hohen Anteil an Getreidefeldern und eingestreuten Abbaustellen mit Ruderalflächen sind als Lebensraum für die unsterblich und jahrweise in unterschiedlicher Häufigkeit auftretende Art offensichtlich (noch) gut geeignet. Der Erhaltungszustand (nach Bayer. Landesamt für Umwelt 2012 in der kontinentalen biogeografischen Region Bayerns ungünstiger/unzureichender Erhaltungszustand) wird in der saP als günstig eingestuft. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird mit gut bewertet.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die neue Trasse nicht signifikant erhöht. Eine spezifisch erhöhte Gefahr durch Kollisionen im Straßenverkehr ist nicht bekannt. Eine Vernichtung von besetzten Nestern (mit Eiern) und nichtflügelnden Jungen wird durch die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit vermieden.

Unter Berücksichtigung der Maßnahme **S6** (Baufeldfreimachung außerhalb der Waldflächen und Gehölzbestände im Zeitraum zwischen 15. August und 28./29. Februar) in Nebenbestimmung A 3.4.1 ist auch für die Wachtel von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko oder baubedingtem Risiko auszugehen.

### Habicht, Mäusebussard, Sperber, Turmfalke, Waldkauz, Waldohreule

Alle diese Arten wurden im Untersuchungsgebiet als Brutvögel oder zumindest als Nahrungsgäste (Habicht, Sperber) festgestellt. Die im Untersuchungsgebiet und in angrenzenden Bereichen verbreiteten Brutvögel sind nach der Roten Liste Bayern ungefährdete Arten, stehen auf der Vorwarnliste (Waldohreule) oder werden als gefährdet eingestuft (Habicht). Mäusebussard, Sperber, Turmfalke und Waldkauz werden vom Bayer. Landesamt für Umwelt (2012) in der kontinentalen biogeografischen Region Bayerns in einem günstigen Erhaltungszustand gesehen, der Habicht und die Waldohreule in einem ungünstigen/unzureichenden Erhaltungszustand. Der Erhaltungszustand der lokalen Populationen wird in der saP mit gut bewertet.

Horststandorte sind nicht betroffen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Kollisionsopfer sind bei den genannten Greifvögeln und der Waldohreule an Fernstraßen in offenen Landschaften regelmäßig zu beobachten. Das Bundesministerium stuft in der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (2010) Habicht, Mäusebussard, Turmfalke und alle Eulen grundsätzlich als "besonders kollisionsgefährdete Vogelarten, die aus großen Entfernungen Straßen anfliegen können", ein. Sie geraten in den Gefahrenbereich der Straße, da sie von leicht erreichbaren Nahrungsressourcen profitieren (Aas sowie erhöhtes Kleinsäugerangebot in den Randstreifen, das auf den schneefreien Randstreifen auch im Winter gut erreichbar ist). Bei niedrigen An- und Überflügen können die Vögel dann von den Fahrzeugen erfasst und getötet werden. Der Sperber gerät, ähnlich wie der Habicht, als Überraschungsjäger bei seinen schnellen Jagdflügen, die vorwiegend bodennah und entlang von Gehölz- und anderen Strukturen erfolgen, in die Nähe von Straßen und wird deshalb ebenfalls als grundsätzlich besonders kollisionsgefährdet eingestuft. Eine vollständig wirksame Vermeidung von Kollisionsopfern ist bei diesen Arten nicht zu erreichen (u. a. durch Anpflanzungen, kleinsäugerfeindliche Pflege). Dennoch wird bei den Arten im vorliegenden Fall nicht von einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko ausgegangen. Das Kollisionsrisiko für Greif- und Eulenvögel an Verkehrswegen ist im Gebiet durch die bestehenden Straßen (B 12, St 2110, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen), die in der Nähe der Brutgebiete der Arten vorbeiführen, nämlich bereits relativ hoch. Die Trasse der A 94 verläuft über längere Strecken im Bereich der Trasse der ebenfalls mit erhöhten Kollisionsrisiken behafteten B 12 und entlastet diese. Die Autobahn stellt in der relativ strukturreichen und in Teilbereichen vielfältigen Landschaft (Hangleite) kein herausragend attraktives Nahrungshabitat dar, so dass die Lockwirkung als nicht besonders hoch angesetzt wird. Im Bereich der Einhausung Tutting ist eine gefahrlose Querung der Autobahn möglich.

Für Habicht, Mäusebussard, Sperber, Turmfalke, Waldkauz, Waldohreule ist deshalb von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko oder baubedingtem Risiko auszugehen.

#### 3.4.5.1.2.4 § 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG

(da sich zwischen Störungs- und Schädigungstatbestand gewisse Überschneidungen ergeben können, erfolgt eine gemeinsame Betrachtung)

#### **Säugetierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie**

##### Fledermäuse

Einzelverluste von Baumquartieren, die nicht als Wochenstuben- oder Winterquartier genutzt werden, sind bei den hier zu berücksichtigenden Arten i. d. R. ohne Auswirkung auf den Bestand. Die Kolonien und Einzeltiere nutzen eine Vielzahl von Baumquartieren, zwischen denen sie regelmäßig wechseln, so dass der zu unterstellende Ausfall einzelner (potenzieller) Quartiere nicht zwangsläufig zugleich den Verlust der ökologischen Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätte bedeutet. Die verbleibenden Waldbereiche im Umfeld (z. B. Altbaumbestände im Norden und Süden des ehemaligen Standortübungsplatzes, Hangleitenwälder, Gewässerbegleitgehölze entlang des Kößlerner Bachs) stehen im räumlichen Zusammenhang mit den zu rodenden Gehölzbeständen und sind insgesamt gut mit Baumhöhlen ausgestattet. Hier werden von den vorkommenden Spechten (Schwarz-, Grün- und Buntspecht) auch regelmäßig neue Baumhöhlen geschaffen. In Teilbereichen sind größere Altbaumbestände als mögliche Quartierverbundzentren vorhanden, wie sie im vom Vorhaben betroffenen Bereich nicht vorkommen. Damit ergeben sich ausreichende Ausweichmöglichkeiten im Umfeld der Vorhaben. Dennoch werden zur Überbrückung kurzfristiger Engpässe beim Quartierangebot vorsorglich in drei geeigneten Bereichen in den Hangleitenwäldern außerhalb der Störzone der Straßen und im Bereich des Kößlerner Bachs insgesamt 30 Fledermauskästen vor der Fällung der potenziellen Quartierbäume installiert und unterhalten (Maßnahme **S7/CEF** und **S7-St/CEF**).

Angesichts der Großflächigkeit der von Fledermäusen bejagten Areale sind die geplanten Flächeninanspruchnahmen an Grünland oder Waldflächen ohne relevante Auswirkung auf den Fortpflanzungserfolg der im Gebiet vorhandenen Fledermauskolonien. Verluste an Jagdhabitaten durch Überbauung und betriebsbedingte Störungen werden zudem für Arten, die in strukturreichen Kulturlandschaften jagen, durch die Anlage von strukturreichen Flächen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen kompensiert (siehe Kap. 5.2 der saP). Hervorzuheben sind insbesondere die vorgesehenen Maßnahmen auf der über 13 ha großen Ausgleichsfläche **A5** im ehemaligen Standortübungsplatz und der zahlreichen Ausgleichflächen im Bereich des Kößlerner Bachs und der nördlich angrenzenden Hangleite (**A1 - A4, A1-St - A4-St**). Diese führen durch die Gehölzanlagen, den Waldumbau und die Anlage extensiver Wiesenbereiche rasch zu einer Erhöhung des Insektenangebots, so dass sich insgesamt Qualität und Quantität des Nahrungsangebots für die Fledermausarten im Gebiet nicht verschlechtern werden.

Die neue Autobahntrasse und die verlegte Staatsstraße tangieren traditionelle Flugrouten von Fledermäusen zwischen Quartieren und Jagdhabitaten in nur geringem Maße. Die weithin ausgeräumte, strukturarme Agrarlandschaft im westlichen und östlichen Trassenabschnitt weist kaum entsprechende Strukturen auf. Als tatsächlich regelmäßig genutzte Leitstrukturen wurden der Kößlerner Bach und die Ränder der Hangleitenwälder identifiziert, während die schmalen Gehölzstrukturen an Wegrändern (südlich Schambach, Reith) nur von untergeordneter Bedeutung sind.

Die Haupt-Leitstruktur Kößlerner Bach wird durch die vorgesehene Einhausung der Autobahn nach dem Bau vollständig wiederhergestellt und in ihrer Funktion durch die geplanten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen optimiert, so dass hier keine nachhaltigen Beeinträchtigungen für die Fledermäuse auf Verbindungsflügen (und im Jagdgebiet) verbleiben. Die Flugrouten entlang der Hangleitenwälder, die trotz der Nähe zur B 12 regelmäßig genutzt werden, bleiben ebenfalls erhalten, indem strukturreiche Waldränder mit vorgelagerten Wiesenstreifen erhalten oder wiederhergestellt werden und durch Gehölzpflanzungen und Aufforstungen eine Anbindung an das Kößlerner Bachtal über die querenden Straßen (St 2110, Kreisstraße PA 60) hinweg erreicht wird (Maßnahmen **G4, G5, S5, A1, A2, A4, A1-St**).

Die Überführungen der wenig befahrenen Kreisstraße PA 62 und der GVS westlich des Osterholzener Waldes über die geplante Autobahn werden mit Alleebäumen bepflanzt, so dass hier mittelfristig zusätzliche Leitstrukturen Fledermäuse über die Autobahn hinweg leiten können. Autobahnparallele Gehölzpflanzungen führen zu diesen Querungsstellen hin (v. a. Maßnahme **G4**).

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen in trassennahen Jagdgebieten (Licht, Lärm insbesondere bei passiv akustisch jagenden Arten) werden in den wichtigsten Jagdgebieten am Kößlerner Bach und in bzw. an den Hangleitenwäldern durch die Einhausung und die überwiegende Lage der Autobahntrasse im Einschnitt im Nahbereich zur Hangleite bei Tutting reduziert. Die weiteren wichtigen Jagdgebiete nach den Untersuchungen 2010 liegen nicht im unmittelbaren Einflussbereich der Neubautrasse (Wäldchen südlich Schambach, Gehölz an der Gedenkstätte).

Störungen von Quartieren sind allenfalls in trassennahen Baumquartieren möglich (bau- und betriebsbedingte Lärm- und Lichtimmissionen), da siedlungsgebundene Arten einerseits relativ unempfindlich sind und andererseits deren Quartiere zusammen mit den Siedlungsbereichen ggf. durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Maßnahmen sind weder Verletzungen der Schädigungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG noch der Störungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu besorgen.

### Haselmaus

Durch den randlichen Eingriff in den Hangleitenwald ergeben sich keine neuen Zerschneidungseffekte. Die Haselmaus überquert weite offene Flächen wie die bestehenden und künftigen Straßen nicht gerne, bei Unterführungen ist für eine Akzeptanz als Querungshilfe das Vorhandensein von Vegetation erforderlich (durchgehende Staudenfluren, besser Gebüschstreifen - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV 2008). Durch die Einhausung und ihre Gestaltung (gehölzreiche Lebensräume) wäre auch eine weitere Nutzung einer potenziellen Vernetzungsstruktur entlang des Kößlerner Baches ohne Einschränkung möglich. Daher ist zumindest ein gelegentlicher Wechsel über die Autobahn hinweg möglich. Störungen von Individuen der Haselmaus treten während der Rodungsarbeiten (Beunruhigung) und der Bauzeit (z. B. Lärm) sowie betriebsbedingt in unmittelbarer Trassennähe auf. Ausreichend große Ausweichlebensräume in den verbleibenden Waldbereichen sind aber vorhanden. Auch hier stellen die waldnahen Ausgleichsflächen zusätzlichen Lebensraum zur Verfügung. Eine erhebliche Auswirkung auf die lokale (potentielle) Population der



Haselmaus, die sich bei Annahme eines Vorkommens über alle miteinander durch Hecken und sonstige Gehölze verbundenen Waldbereiche erstrecken würde, ist daher nicht anzunehmen.

Beim Bau der Autobahn und insbesondere der Verlegung der Staatsstraße kommt es zu Rodungen am Rand der bewaldeten Hangleite nördlich von Tutting, die aufgrund der Ausprägung mit Waldrandgebüsch und Unterholz am ehesten als potenzieller Lebensraum der Haselmaus eingeschätzt wird. Damit kann es unter Umständen zu Verlusten an potenziellem Lebensraum (Fortpflanzungs- und Ruhestätten) für die Haselmaus kommen. Die Inanspruchnahme wird durch die Begrenzung des Baufeldes bei angrenzenden Wäldern minimiert (Maßnahme **S1/S1-St**). Der Verlust an (potenziellen) Lebensräumen ist wegen der Ausdehnung des nur randlich betroffenen Waldgebietes nicht als bestandsgefährdend anzusehen, zumal keine erkennbaren Kernlebensräume, die sich von den umliegenden Waldbereichen durch besonderen Strukturreichtum unterscheiden, betroffen sind. In den verbleibenden Waldbereichen sind ausreichend große Flächen für stabile Haselmauspopulationen vorhanden. Die anzulegenden Ausgleichsflächen (v.a. **A2-St**) sowie die Waldrandpflanzungen (Maßnahme **S1/S1-St**) entlang der Trasse sind bereits unmittelbar nach ihrer Anlage als (Teil-) Lebensraum für Haselmäuse geeignet (Staudenfluren, Gebüsch in Kontakt zu ausgedehnten Waldbeständen). Die weiteren Ausgleichsmaßnahmen angrenzend an Waldgebiete, die ebenfalls strukturreiche Waldrandbereiche und Gehölzneupflanzungen umfassen, tragen dazu bei, dass sich auch kurzfristig keine Bestandsminderung ergibt und der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtert wird. Damit kann davon ausgegangen werden, dass die ökologische Funktion der (potenziellen) Lebensstätten der Haselmaus im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt (§ 45 Abs. 5 BNatSchG).

Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden nicht erfüllt.

## **Reptilien**

### Zauneidechse

Eine Störung der Zauneidechse während der Fortpflanzungszeit ist durch baubedingte Erschütterungen, durch Staubeinträge und durch optische Beunruhigung ausgehend von Baumaschinen und Menschen im Bereich des Baufeldes möglich. Diese Störungen sind jedoch zeitlich und räumlich begrenzt und die gestörten Individuen können in die angrenzenden, gleichwertigen, aber nur in geringer Dichte besiedelten Lebensräume entlang der Bahnlinie oder in der Kiesgrube Schambach oder die vorzeitig angelegten Zauneidechsenhabitate ausweichen. Relevante Auswirkungen auf die Population ergeben sich nicht. Als weitere Störung ist die vorübergehende Unterbrechung der Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie südlich des Kößlerner Bachtals anzusehen. Eine Isolierung kann aber durch die Einhausung Tutting vermieden werden, über die nach Fertigstellung wieder Austauschbeziehungen zwischen den Lebensräumen an der Hangleite und denen auf der Pockinger Heide mit ihren Kiesgruben möglich sind. Dadurch wird sich auch der derzeit als "ungünstig" eingestufte Erhaltungszustand der betroffenen Populationen der Art nicht nachhaltig verschlechtern. Eine Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der Art wird nicht behindert.

Durch die Vorhaben wird an den nachfolgend beschriebenen Stellen in Lebensraumbereichen der Zauneidechse eingegriffen, wobei die Inanspruchnahme von Lebensraumfläche jeweils durch die Schutzmaßnahme **S2** minimiert wird.

Hangkante und ehemalige Bahnlinie südlich des Kößlerner Bachtals:

Am westlichen Ende der Einhausung werden geringe Teile der ehemaligen Bahnlinie bau- und anlagebedingt in Anspruch genommen. Trotz Radwegbau sind dort Teile des Schotterkörpers erhalten geblieben und werden von Zauneidechsen als Fortpflanzungs- und Ruhestätte genutzt. Als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Lebensstätte wird auf Acker- und Grünlandflächen am oberhalb liegenden Hang ein für Zauneidechsen optimierter Lebensraum angelegt. Die dort im Randbereich der Fläche nachgewiesenen Jungtiere sind als Teil des lokalen Bestands anzusehen, der mit dem Vorkommen am Hangfuß über Waldsäume, Wege und Aufforstungsflächen vernetzt ist.

Kiesgrubenböschung südlich Schambach:

Durch die Seitenentnahme SE1 wird geringfügig in den Böschungsbereich der bestehenden Kiesgrube eingegriffen. Es werden Teillebensräume des Zauneidechsenbestands der großflächigen Kiesgrube in Anspruch genommen. Auch hier werden auf einer nicht in Anspruch genommenen Ackerrestfläche unmittelbar neben der betroffenen Kiesgrubenböschung vorzeitig Zauneidechsenhabitate angelegt, um die Funktionsfähigkeit der Lebensstätte kontinuierlich zu sichern.

Bei Berücksichtigung der konfliktvermeidenden Maßnahmen (**Einhausung Tutting, S 2** Schutz zu erhaltender Gehölzbestände und Biotopflächen) sowie der Anlage von Sonderstrukturen (Totholz-, Stein-, Sand- und Kiesschüttungen) als vorgezogene Lebensraumoptimierung für die Zauneidechse (**S8/CEF**) innerhalb der Ausgleichsfläche **A7/CEF** (Sicherung und Optimierung von Zauneidechsenlebensräumen an der Hangleite des Tertiärhügellandes südwestlich von Tutting und der Seitenentnahme **SE1** (Schambach 1)), die sicherstellen, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtert, werden Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes für die Zauneidechse nicht erfüllt.

## **Amphibienarten**

### Laubfrosch

Relevante Lärmauswirkungen durch Bau und Betrieb der A 94 zur Fortpflanzungszeit des Laubfroschs an den potenziellen bzw. ehemaligen Laichgewässern in der Kiesgrube Schambach sind nicht zu erwarten. Die Lage weit unter dem Geländeniveau der Autobahn bewirkt eine Lärmabschirmung, so dass anzunehmen ist, dass die laut rufenden Männchen nicht durch den nächtlichen Verkehr übertönt werden. Eine Beeinträchtigung der Art im Landlebensraum durch Emissionen kann wegen fehlender Empfindlichkeit ebenfalls nicht unterstellt werden. Eine Störung des Laubfroschs während der Wanderungszeiten der Art ist generell durch die Unterbrechung potenzieller Wanderungsbewegungen zwischen den Kiesgruben auf der Pockinger Heide und dem Tertiärhügelland möglich. Derartige Wanderungen sind aber nur noch in geringem Umfang anzunehmen, da durch die bestehende intensive landwirtschaftliche Nutzung, die Siedlungsbereiche und die bestehenden Straßen (insbesondere vielbefahrene B 12) bereits zahlreiche Hindernisse bestehen. Am ehesten sind solche Wanderungen noch entlang der Fließgewässer vorstellbar, trotz der Siedlungspassage insbesondere am Kößlerner Bach, evtl. auch am Schambach. An diesen beiden Stellen werden aber durch die Einhausung und Überführung des Kößlerner Bachs über die Autobahn sowie durch die für Amphibien ausreichend dimensionierte Überbrückung des Schambachs

sichere Querungsmöglichkeiten erhalten bzw. wiederhergestellt. Eine Verstärkung der Wanderhindernisse wird dadurch verhindert.

Im nördlichen Teil der Kiesgrube bei Schambach wurden letztmalig Laubfrösche in der Nähe der Autobahntrasse 2001 kartiert. 2011 fand man keine Laubfrösche mehr. Die potenziellen bzw. ehemaligen Laichgewässer bleiben unverändert erhalten. Damit sind die zentralen Lebensstätten vom Vorhaben nicht betroffen. Die potenziellen Landlebensräume und zugleich potenziellen Ruhestätten (z. B. Staudenfluren, Gebüsche und Waldränder) befinden sich innerhalb der Kiesgrube und im westlich angrenzenden Wäldchen. Die Autobahntrasse verläuft über Ackerflächen, die als Landlebensraum ungeeignet sind. Durch die Seitenentnahme SE1 wird ein geringer Anteil der östlichen Kiesgrubenböschung mit einzelnen Büschen in Anspruch genommen, ohne dass durch diesen geringfügigen Verlust potenziellen Landlebensraums die Funktionalität der Lebensstätte "Kiesgrube" eingeschränkt wird.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten konfliktvermeidenden Maßnahmen sind weder Verletzungen der Schädigungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG noch der Störungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bzw. eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu besorgen.

#### Springfrosch

Das aktuelle Laichgewässer des Springfroschs liegt so weit von der Trasse der Autobahn entfernt, dass Störungen während der Fortpflanzungszeiten (z. B. durch Lärmemissionen) nicht zu erwarten sind. Die mögliche Störung des Springfrosch während der Wanderungszeiten der Art ist mit der Situation beim Laubfrosch vergleichbar (derzeit kaum Austauschbeziehungen über die strukturarmen landwirtschaftlichen Nutzflächen und die bestehende B 12 hinweg, somit auch künftig nicht über die Autobahntrasse hinweg zu prognostizieren, Anlage geeigneter Querungshilfen am Kößlerner Bach und am Schambach).

Die potenziellen Beeinträchtigungen des Springfroschs sind weitgehend vergleichbar mit denen des Laubfroschs. Das aktuell kartierte Laichgewässer in der Kiesgrube Schambach ist weder durch Überbauung noch durch Einleitungen gefährdet. Die potenziellen Landlebensräume der Art sind überwiegend im Wäldchen westlich der Kiesgrube zu vermuten, so dass auch keine essenziellen Landlebensräume durch die geringe Flächeninanspruchnahme an der östlichen Kiesgrubenböschung (durch SE1) zu besorgen sind. Eine relevante Beeinträchtigung der ökologischen Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

#### **Schmetterlingsarten**

##### Nachtkerzenschwärmer

Potenzielle Lebensräume der Art in den Kiesgruben (Eiablageplatz, Raupen- und Puppenentwicklung, Nahrungshabitat der Falter) werden nur randlich durch die Seitenentnahme südlich Schambach bau- und anlagebedingt beeinträchtigt. Die übrigen potenziellen Vorkommensbereiche in den Abbaustellen sind von den Vorhaben nicht betroffen, da wegen der Entfernung zu den Vorhaben keine Flächeninanspruchnahmen oder relevanten Einträge (z. B. Staub) eintreten. Andere potenzielle Larvallebensräume sind in den von Überbauung betroffenen Bereichen allenfalls am Kößlerner Bach und an der ehemaligen Bahnlinie zu erwarten. Hier kann eine Beschädigung/Zerstörung von Lebensstätten der Art im Zuge der

Bauarbeiten einschl. der Verlegung des Kößlerner Bachs allerdings nur in geringem Ausmaß erfolgen (sehr schmale Staudensäume, angrenzend intensiv genutzte Ackerflächen). Wegen des geringen Umfangs der möglichen Betroffenheit können jedoch keine nachhaltigen Auswirkungen auf die (unbekannte) Bestandssituation der Art im Gebiet auftreten. Bei der Pionierart mit starken Populationsschwankungen sind das Verschwinden und das Entstehen neuer Lebensräume und deren Besiedlung gesichert. Die betroffene Population ist als großräumig vernetzt anzusehen. Durch die Neuentstehung von Sukzessionsflächen auf verschiedenen Ausgleichsflächen und Gestaltungsmaßnahmen sowie im Bereich der Seitenentnahmeflächen (SE1 und SE2) ergeben sich zumindest zeitweise sogar zusätzliche potenzielle Lebensräume für die Art.

Die derzeit potenziell am besten geeigneten Lebensräume (frühe Sukzessionsflächen in den Kiesgruben) liegen überwiegend außerhalb des bau- und betriebsbedingten Störbandes. Eine Zerschneidungswirkung der fertiggestellten Autobahn entsteht für die wanderfreudige, flugstarke Art nicht. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird sich nicht verschlechtern.

Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden nicht erfüllt.

### **Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie**

#### Feldlerche

Störungen, die über die Beeinträchtigungen während der Bauzeit (räumlich und zeitlich begrenzt, daher nicht populationsrelevant) und die Beeinträchtigungen von trassennahen Brutrevieren hinausgehen, sind bei der Feldlerche nicht anzunehmen. Aufgrund der vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme **A6/CEF** sind Auswirkungen auf die lokale Population auszuschließen.

Durch den Neubau der A 94 werden lediglich im Bereich nördlich von Kirchham Ackerflächen überbaut, die von Feldlerchen 2011 besetzt waren (1 bis max. 2 Brutplätze). Mit dem Verlust einzelner Brutplätze durch Überbauung wird die Funktion der großflächigen Agrarlandschaft als Fortpflanzungsstätte der Feldlerche wegen der weiten Verbreitung in den Feldfluren und den jährlich wechselnden Neststandorten (je nach Feldfrucht) jedoch nicht wesentlich beeinträchtigt. Es ergeben sich auch keine wesentlichen Veränderungen der Störsituation in den von Feldlerchen besiedelten Fluren. Die vorrangig für die beeinträchtigte Kiebitz-Population anzulegende Ausgleichsfläche A6/CEF wird auch für die Feldlerche verbesserte Brutmöglichkeiten bereitstellen. Die ca. 3 ha große Ackerfläche inmitten einer weitläufigen Agrarlandschaft bietet mit niedrigwüchsigen Grünlandstreifen zwischen spät bewirtschafteten Feldern sowohl geeignete Neststandorte als auch günstige Nahrungshabitate für Jung- und Altvögel. So ist gewährleistet, dass gegenüber den großflächig gleichartig bewirtschafteten Feldfluren künftig eine größere Zahl von Feldlerchen - trotz deren territorialen Verhaltens - ein gut geeignetes Brutgebiet vorfinden werden. Damit kann auch langfristig eine vorhabenbedingte Verschlechterung der Populationsgröße verhindert werden.

Bei Berücksichtigung der beschriebenen Maßnahmen werden Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes für die Feldlerche nicht erfüllt.

#### Flussregenpfeifer

Die Brutplätze in den Abbaustellen des Gebiets als wichtigste Fortpflanzungsstätten der Art sind von den Vorhaben nicht betroffen. Mögliche Brutversuche auf Ackerflächen können je nach Ackerfrucht auf jährlich wechselnden Flächen

stattfinden, so dass nur ein geringer Teil der potenziellen Brutplätze vorhabenbedingt überbaut wird. Diese dürften für den Bestand insgesamt nur von untergeordneter Bedeutung sein (geringer Fortpflanzungserfolg). Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Population im räumlichen Zusammenhang bzw. der Funktionalität der Abbaustellen und der Agrarlandschaft als essenzielle Lebensstätten ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Populationswirksame Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

#### Gartenrotschwanz

Die bei den Bestandsaufnahmen festgestellten Brutplätze des Gartenrotschwanzes liegen alle außerhalb des Baufeldes. In den Höhlenbäumen, die innerhalb des Baufeldes bei den Untersuchungen 2011 kartiert wurden, befanden sich keine vom Gartenrotschwanz besetzten Nester. Daher sind durch deren Beseitigung keine Beeinträchtigungen aktuell genutzter Fortpflanzungs- und Ruhestätten anzunehmen, die Funktionalität der Lebensstätten wird durch die Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Der Gartenrotschwanz brütet (auch) in Dörfern und Städten und unterliegt hier den typischen Emissionen durch Verkehr, Baustellen, verschiedene menschliche Aktivitäten etc. Eine besondere Empfindlichkeit der Art gegenüber diesen "Störquellen" kann demnach ausgeschlossen werden.

Für das 2011 kartierte Brutrevier des Gartenrotschwanzes (Staubermühle) können durch den Betrieb der Autobahn keine Beeinträchtigungen auftreten, weil hier die Einhausung Tutting jegliche Störung abschirmt. Die in diesem Bereich notwendigen längerfristigen baulichen Aktivitäten (Einhausung, Verlegung Kößlerner Bach) können aber unter Umständen zu Störungen am Brutplatz mit zeitweiser Aufgabe führen, ohne dass dies nachhaltige Auswirkungen auf die lokale Population haben würde. Ein Wiederbesetzen des Brutplatzes nach Beendigung der Arbeiten ist ohne Einschränkung möglich.

Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden nicht erfüllt.

#### Grünspecht

Eine erhebliche Störung durch die Vorhaben mit Auswirkungen auf den lokalen Bestand des Grünspechts kann ausgeschlossen werden, weil sich die potenziellen Brutplätze des Grünspechts in deutlicher Entfernung zur A 94 in den Hangleitenwäldern befinden und teilweise bereits im Störband der Bundesstraße B 12 liegen. Nahrungshabitate (z. B. Streuobstbestände, Waldrandbereiche der Hangleitenwälder und im Standortübungsplatz) sind ebenfalls über ein weites Areal verstreut, so dass keine Abhängigkeit von den Waldrandbereichen im Störbereich der Baumaßnahmen besteht; eine Barrierewirkung durch die Trassen ist nicht gegeben.

Die Brutplätze des Grünspechts (Altbäume mit Höhlen) liegen außerhalb der bau- und anlagebedingt beanspruchten Flächen (Hangleitenwälder, Kößlerner Bachtal). Die zur Rodung vorgesehenen Bäume im Trassenbereich der A 94 und der zu verlegenden Staatsstraße wurden 2010/2011 erfolglos auf besetzte Grünspechthöhlen hin untersucht. Möglicherweise werden die vorhandenen Grünspechthöhlen wegen der unmittelbar vorbeiführenden Bundes- und Staatsstraße nicht zur Brut genutzt. Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art werden jedenfalls nicht beschädigt oder beseitigt. Das Schädigungsverbot wird nicht verletzt.

### Kiebitz

Durch den Neubau der A 94 werden nördlich von Kirchham ("Straßfeld") 1 - 2 Kiebitzbrutplätze, die 2011 besetzt waren, vorübergehend beansprucht, überbaut oder massiv durch Störeffekte der neuen Straße beeinträchtigt. In der Arbeitshilfe "Vögel und Straßenverkehr" des (damalige Bezeichnung) Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010) sind für den Kiebitz folgende Rahmendaten für Störeffekte durch Straßen aufgeführt:

- Effektdistanz: 200 m (Straße ohne Rad-/Fußweg)

- Abnahme der Habitateignung bei 10.000 bis 20.000 Kfz/24h (prognostizierte Verkehrsmenge 2030 an Werktagen der A 94 sowie im Prognosenullfall der B 12 im Abschnitt nördlich Tutting liegen in diesem Bereich):

50 %: vom Fahrbahnrand bis 100 m

25 %: 100 m bis Effektdistanz (= 200 m)

Der Begriff „Fortpflanzungs- oder Ruhestätte“ in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird ökologisch-funktional verstanden. Die Fortpflanzungsstätte umfasst also Balz-, Paarungs-, Eiablagebereiche und Entwicklungsbereiche (= Bereiche, die einzelnen Tieren oder Brutpaaren spezifisch zur Fortpflanzung oder Ruhe dienen), auf denen die jungen Tiere aufwachsen (EU-Leitfaden II.3.4.b Rdnr. 58). Laut den Definitionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA) ist bei Arten mit sich überschneidenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten das weitere Umfeld mit einzubeziehen und sind ökologisch-funktionale Einheiten zu bilden. Bei Vogelarten, deren Brutpaare zwar ihre Neststandorte nicht aber ihre Brutreviere regelmäßig wechseln, liege ein Verstoß gegen das Verbot vor, wenn regelmäßig genutzte Reviere aufgegeben werden. Die Bestimmung erfolgt artspezifisch. Bei der räumlichen Abgrenzung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten lassen sich fachlich zwei Typen unterscheiden (Leitfaden der Europ. Kommission): bei Arten mit kleinen Aktionsräumen sowie bei Arten mit sich überschneidenden Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sollte sich die Abgrenzung an größeren ökologisch-funktionalen Einheiten orientieren (z. B. bei Amphibien ein zusammenhängender Komplex mehrerer Laichgewässer mit dem angrenzenden Landlebensraum). Bei Arten mit größeren Raumansprüchen handelt es sich bei den Fortpflanzungs- und Ruhestätten in der Regel um kleinere, klar umgrenzte Örtlichkeiten (z. B. Horstbaum). Bei Vögeln kann es sich um den Nestbereich (Einzelbrüter) oder die Fläche einer kolonieartigen Ansammlung von Brutpaaren handeln. Für den Kiebitz geht z. B. der brandenburgische Erlass zum Vollzug des § 44 Abs. Nr. 3 BNatSchG vom Januar 2011 davon aus, dass als Fortpflanzungs- und Ruhestätte das Nest und das Brutrevier gelten. „Ruhestätten“ sind Gebiete, die für das Überleben eines Tieres während der nicht aktiven Phase erforderlich sind (Schumacher/Fischer-Hüftle, § 44 BNatSchG, Rdnr. 29). Der gesamte Lebensraum der jeweiligen Art ist also nicht geschützt, sondern nur *„selektiv die bezeichneten Lebensstätten, die durch bestimmte Funktionen geprägt sind“* (BVerwG vom 12.03.2008 Az. 9 A 3/06).

Diese Bereiche müssen regelmäßig, aber nicht ständig genutzt werden. Es sind auch die potentiellen Rückzugsräume und für die Reproduktion notwendigen Lebensstrukturen geschützt. Der Wegfall eines Nahrungshabitats kann den Verbotstatbestand nur erfüllen, wenn damit eine Reproduktion in der Fortpflanzungsstätte entfällt. Die naturschutzfachliche Prüfung dieser Fragen ergab, dass es im Norden von Kirchham zum Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Kiebitz kommt.

Die Kiebitz-Brutplätze südwestlich von Kirchham werden durch den Neubau der A 94 nicht beeinträchtigt (Mindestabstand über 500 m), von den Brutplätzen östlich von Leithen wird lediglich einer geringfügig stärker beeinträchtigt als bisher. Bei der Bilanzierung ist zu berücksichtigen, dass sich die Art von Jahr zu Jahr flexibel in der Brutplatzwahl auf Ackerflächen in Abhängigkeit von der jeweiligen Bewirtschaftung, Anbaufrucht und Störung verhält und die Zahl der Brutpaare im Gebiet starken Schwankungen unterworfen scheint.

Im Falle der Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann bei manchen Arten der Nachweis erbracht werden, dass dieser Verbotstatbestand nicht vorliegt, weil neben einer vollständigen und rechtmäßigen Abarbeitung der Eingriffsregelung die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten **im räumlichen Zusammenhang ohne besondere Maßnahmen weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes und Meinungen der Wissenschaft gilt im Rahmen der Regelung des § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG ein ökologisch-funktionales Verständnis (BVerwG vom 13.05.2009 Az. 9 A 73/07). Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 liegt hiernach nicht vor (gesetzliche Ausnahme), soweit die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird bzw. an der ökologischen Gesamtsituation des vom Vorhaben betroffenen Bereichs im Hinblick auf seine Funktion als F+R-Stätte keine Verschlechterung eintritt (BR-Drs. 123/07; de Witt, Artenschutzrechtliche Verbote in der Fachplanung, Seite 21). Dies kann im Einzelfall gegeben sein, wenn in unmittelbarer Umgebung bzw. im Aktionsraum der betroffenen Art in ausreichendem Umfang geeignete Erweiterungsflächen (Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Beachtung des Artenschutzrechts bei der Planfeststellung, Stand 2013, Seiten 43/44) gelegen sind, bei denen davon ausgegangen werden kann, dass sie Platz bieten und von der lokalen Population angenommen werden. Die Formulierung „räumlicher Zusammenhang“ macht deutlich, dass es nicht darum geht, die zu erwartenden Funktionseinbußen durch eine weit entfernte Lebensstätte aufzufangen, sondern dass sie im selben Raum durch bislang nicht genutzte und gleichwertige Habitat-Bestandteile abgedeckt werden. Die Fortpflanzungs- und Ruhestätte wird als flexibles Gebilde aufgefasst. Innerhalb ihres Vorrats an potentiell nutzbaren Habitaten sind lokale Verschiebungen der jeweiligen Erfüllungsorte mancher Funktionen ohne Bestandsrückgänge möglich. Die Reichweite dieser Verschiebungen hängt vom artspezifischen Verhalten der Bewohner der betroffenen Stätte ab. Wenn die Lebensstätte nach dem Eingriff weiterhin verfügbar ist und ihre ökologischen Funktionen erfüllt bleiben, liegt keine Verbotsverletzung vor (Landesbetrieb Schleswig-Holstein, a.a.O. Seiten 22/23).

Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.03.2009, Az. 9 A 39/07, ist die ökologische Funktion dieser Stätten aufrechtzuerhalten. Der in § 42 (jetzt 44) Abs. 5 BNatSchG geforderte Funktionserhalt sei nicht schon dann gegeben, wenn der Eingriff keine messbaren Auswirkungen auf die Reproduktionsbedingungen der lokalen Population als ganzer habe, sondern erst dann, wenn für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Exemplare einer Art **die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bleibt**, also dem in einem Brutrevier ansässigen Vogelpaar weitere geeignete Nistplätze in **seinem Revier** zur Verfügung stehen oder durch Ausgleichsmaßnahmen (§ 44 Abs. 5 Satz 3 - siehe nachfolgend) ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt werden. Für Vogelarten, die ihre Nester jedes Jahr neu bauen (Kiebitz), wird der Zerstörungstatbestand nur verwirklicht, wenn für sie mindestens in einem regelmäßig belegten Brutrevier alle als Standort von Nestern geeigneten Brutplätze verloren gehen (Rdnr. 75). Nach den Schlussanträgen der Generalanwältin Kokott vom 20.01.2011 in der Rechtssache C-383/09 muss der Schutz von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gewährleisten, dass diese ihren Beitrag zur Bewahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der betreffenden Art leisten können (Nr. 34).

Das OVG Münster behandelt im Urteil vom 18.01.2013, Az. 11 D 70/09.AK solche Fragen umfangreich. In den Rdnrn. 356 bis 388 ist der Kiebitz angesprochen und zwar die Zerstörung eines Brutreviers, eine CEF-Maßnahme hierfür und eine (vorsorgliche) Ausnahmeprüfung.

Wenn komplette Reviere mit den für den Bruterfolg erforderlichen Strukturen zerstört werden, wird bei Infrastrukturvorhaben in der Regel unter der Annahme einer voll ausgeschöpften Lebensraumkapazität der umgebenden Landschaft ein Verhindern des Eintretens der Verbotstatbestände durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Erhöhung der Lebensraumkapazität in der Wissenschaft und Fachpraxis für notwendig gehalten (Endbericht des FuE-Vorhabens FKZ 3507 82 080, 2007, Randbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturmaßnahmen, Seite 11).

Auch nach den Hinweisen der LANA reicht es in der Regel nicht aus, dass potentiell geeignete Ersatzlebensräume außerhalb des Vorhabengebietes vorhanden sind. Der Begriff „Im räumlichen Zusammenhang“ erfordere eine enge funktionale Beziehung zur betroffenen Lebensstätte und eine Erreichbarkeit für die konkrete Art.

Unklar ist, ob man den „räumlichen Zusammenhang“ auch auf den Aktionsbereich der Art oder auf noch größere Bereiche beziehen kann. Jedenfalls hat der Vorhabenträger mit hoher Sicherheit nachzuweisen, dass das Ausweichen gelingen wird. In den bisher bekannten Artenschutzuntersuchungen wird regelmäßig eine Ausweichmöglichkeit vorab verneint. Das Bundesverwaltungsgericht verlangt in der Entscheidung vom 11.07.2013, Az. 7 A 20/11, zumindest eine plausible Darlegung, dass diese Möglichkeit besteht und eintreten wird. BVerwG vom 28.11.2013 Az. 9 B 14.13 lässt das Berufen auf Ausweichmöglichkeiten nur zu, wenn es fachlich vertretbar ist und auf einem geeigneten Bewertungsverfahren beruht.

Zu prüfen ist, ob bei einer Beeinträchtigung von Teilbereichen der im räumlichen Zusammenhang abgegrenzten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten eine Minderung des Fortpflanzungserfolgs- bzw. der Ruhemöglichkeiten der betroffenen lokalen



Individuengemeinschaft eintreten wird oder ob dies aufgrund der qualitativen und quantitativen Geringfügigkeit des Verlustes und artspezifischer Veränderungstoleranzen auszuschließen ist. Letzteres wird nur dann der Fall sein, wenn durch das Vorhaben keine den Fortpflanzungserfolg bzw. die Ruhemöglichkeiten limitierenden Habitatbestandteile betroffen sind, bzw. nachweislich in ausreichendem Umfang geeignete und noch unbesetzte Habitatflächen im räumlichen Zusammenhang zur Verfügung stehen.

Insbesondere bei stenotopen, gefährdeten Arten wird ein „Ausweichen“ in vermeintlich freie Habitate allerdings kaum valide prognostizierbar sein. Fortpflanzungsstätten sind nicht beliebig, sondern sie sind artspezifisch an bestimmte abiotische und biotische Habitatstrukturen gebunden. Dabei spielen auch inner- und interspezifische Konkurrenzverhältnisse eine entscheidende Rolle. In vielen Fällen sind zudem sich im Jahresverlauf oder im mehrjährigen Wechsel verändernde Verhältnisse (z. B. nutzungs- oder witterungsbedingt) zu beachten. In Planungen und Verfahren können diese Parameter i. d. R. nicht, bzw. nicht mit zumutbarem Aufwand valide ermittelt werden. Insofern wird es sich insbesondere bei der Betroffenheit von stenotopen, gefährdeten Arten empfehlen, aus Gründen der Planungssicherheit von einem worst-case-Ansatz auszugehen, wobei eine vollständige Besiedelung von Habitaten entsprechend dem gegebenen Habitatangebot, d. h. eine Ausschöpfung der Lebensraumkapazität für die jeweilige Art anzunehmen ist. Nach dieser Modellvorstellung hat jeder Raum die Besiedelungsdichte, die er an Habitatpotential aufweist. Davon abweichende Sonderfälle sind mit detaillierten Begründungen oder Untersuchungen zu belegen (Endbericht des FuE-Vorhabens FKZ 350782080 (a.a.O.), Seiten 16 bis 18). Erforderlich ist es hierbei, die die Verbreitung und Populationssituation limitierenden Faktoren zu identifizieren. Dabei können auch kumulative Effekte durch sonstige Vorhaben nicht ausgeblendet werden. Zu vermeiden ist in jedem Fall eine sukzessive Verkleinerung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten durch eine isolierte Betrachtung von Einzelvorhaben, deren Effekt in der Summe deutlich schwerwiegendere Auswirkungen verursacht“. Dieser Nachweis der Ausweichmöglichkeit ist hier nicht gelungen.

Die zweite Möglichkeit zum Ausschluss eines Verbotstatbestandes besteht in der **Durchführung von geeigneten funktionserhaltenden Maßnahmen (CEF) im räumlichen Zusammenhang (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG).**

Hierzu hat der Vorhabenträger mit der Maßnahme A 6/CEF „Neuschaffung von Kiebitz-Lebensraum in der weitläufigen Ackerlandschaft nordöstlich von Tutting durch Optimierung landwirtschaftlich genutzter Flächen“ eine geeignete Maßnahme mit ausreichender Größe und in geeigneter Lage eingeplant. Nach dem Endbericht des FuE-Vorhabens FKZ 350782080 (a.a.O.), Seiten 16 bis 18, ist der räumliche Zusammenhang in zweifacher Hinsicht zu berücksichtigen: „Zum einen muss die Prüfung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erfolgen, das heißt, dass die Bezugsgröße zunächst das Individuum oder die Individuengruppe ist, die die von dem Eingriff oder Vorhaben unmittelbar betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten nutzt. In Abhängigkeit von der Einbindung der betroffenen Lebensstätte in einen Verbund direkt benachbarter Lebensstätten muss die Prüfung der ökologischen Funktion auf die lokale Individuengemeinschaft ausgedehnt werden, die eine abgegrenzte Gesamtheit von räumlich unmittelbar zusammenhängenden Fortpflanzungs- oder Ruhestätten nutzt. Zum anderen müssen die vorgezogenen

Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) in eben diesem räumlichen Zusammenhang der unmittelbar betroffenen Individuengruppe oder der lokalen Individuengemeinschaft wirksam werden. Betrachtungsgegenstand im räumlichen Zusammenhang ist somit eine abgegrenzte Gesamtheit räumlich unmittelbar zusammenhängender Fortpflanzungs- oder Ruhestätten, welche die betroffene Individuengruppe bzw. die betroffene lokale Individuengemeinschaft nutzt.

Die Ausgleichsmaßnahme **A6/CEF** (ca. 3,0 ha, außerhalb der Störzone der A 94 und weiterer Straßen) wird vorzeitig durch teilweise Umwandlung in Grünland und durch Einschränkung der Ackerbewirtschaftung gezielt für den Kiebitz (und andere Feldvögel) optimiert. Durch die im Vergleich zu den konventionell bewirtschafteten Ackerflächen günstigeren Lebensraumbedingungen ist eine höhere Siedlungsdichte (Neigung zu "Kolonien" bei Optimalbedingungen) und ein höherer Bruterfolg möglich, so dass die Fortpflanzungsstätte des lokalen Bestandes (weiträumige Agrarlandschaft der Pockinger Heide) kontinuierlich erhalten bleibt.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme muss vor Eintreten der Beeinträchtigungen gegeben sein, d.h. vor Beginn der Bauarbeiten für die Bauwerke K 23/3 und K 25/1 sowie für die A 94 und alle weiteren Straßenbaumaßnahmen zwischen der Kreisverkehrsanlage St 2110/abzustufende B 12) bei Tutting und dem Planfeststellungsende.

Bei der Gebietsauswahl für die Ausgleichsfläche sind randliche Störfaktoren, die auf den Kiebitzlebensraum wirken können, zu berücksichtigen. Es ist vorgesehen, eine große, in sich geschlossene Fläche aufzuwerten.

Die spezifischen Anforderungen an Struktur (Abstand zu Gehölzen, Straßen und Wegen) und Großflächigkeit einer Kiebitzausgleichsfläche lassen bei der Gebietsauswahl nur einen geringen Spielraum zu. Nur der für die beschriebene Ausgleichsfläche A6/CEF vorgesehene Raum nordöstlich von Tutting entspricht den genannten Anforderungen. Weitere großräumige Bereiche scheiden aus, weil u. a. der ehemalige Standortübungsplatz Pocking mit seinen Standortbedingungen (Wald- bzw. Gehölzbestände) in der derzeitigen Gestalt sowie die Flächen entlang der vielbefahrenen Straßen als Kiebitzlebensraum nicht geeignet sind. Eine Veränderung des Truppenübungsplatzes für Ausgleichszwecke ist zwar angekündigt. Einer Verlagerung dieses Funktionsausgleichs (CEF) steht aber nicht nur der größere Abstand, sondern insbesondere der bereits absehbare Umstand entgegen, dass gemäß der angekündigten Tekturplanung im Abschnitt Kirchham - Pocking zur Ausgleichsmaßnahme A11/CEF der dortige Ausgleichsbedarf gerade noch gedeckt werden kann, also kein Überschuss, der zum Ausgleich für andere Vorhaben (Planfeststellungsabschnitte) verwendet werden könnte, entstehen wird. Auch die Suche nach einer Alternativfläche für FlNr. 1214 hat keinen Erfolg gezeigt.

Durch die Konzentration der Ausgleichsflächen auf eine großflächige Maßnahme ergibt sich ein möglichst geringer Grunderwerb auf möglichst konzentrierter Fläche. Bei mehreren kleinen Flächen würde sich wegen der dann stark zunehmenden randlichen Störeffekte der Ausgleichsbedarf weiter erhöhen.

Die vorgesehenen Maßnahmen entsprechen den „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“ (RUNGE, SIMON & WIDDIG (2010)).

Der vorgesehene Standort der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A6/CEF liegt noch im näheren Bereich der durch die Baumaßnahme beeinträchtigten Brutreviere des Kiebitzes, jedoch außerhalb der Effektdistanz von vielbefahrenen Straßen (v. a. geplante A 94, St 2110) und zentral in der weitläufigen, wenig gestörten Agrarlandschaft zwischen der geplanten A 94, der St 2110 und dem Osterholzener Wald. Die Ackerflächen werden bereits von einzelnen Kiebitzbrutpaaren genutzt. Dies stellt sicher, dass die Kiebitze mit ihrer relativen Brutstandortstreue die neu geschaffenen (Ausweich-) Lebensräume und künftigen Brutreviere auch annehmen werden.

Die Umsetzung der Maßnahme ist kurzfristig möglich, da die Kiebitze gerade auch vegetationsarme Flächen besiedeln. Aufgrund des Vorhandenseins von einzelnen Kiebitzen, der räumlichen Nähe zum Eingriffsbereich und der Ausrichtung der Maßnahmen auf die speziellen Ansprüche der Vogelarten kann mit einer kurzfristigen Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahme gerechnet werden.

Vorhabenbedingte Störungen der Kiebitze entlang der Trasse sind nur in geringem Ausmaß zu erwarten. Während die baubedingten Beeinträchtigungen (v. a. Lärm, Anwesenheit von Menschen) zu zeitweiligem Ausweichen in ungestörte Bereiche der Agrarlandschaft führen können, die keinen nachhaltigen Einfluss auf den lokalen Bestand haben, ist durch die anlage- und betriebsbedingten Störeffekte (Lärm, visuelle Reize, Bepflanzung/Kulissenwirkung) eine dauerhafte Meidung des trassennahen Bereichs zu erwarten. Die Effektdistanzen sind vorstehend angegeben. Die Untersuchungen von GARNIEL und anderer zum FuE-Vorhaben 02.237/2003 (LR „Vögel und Straßenverkehr“) ergaben eine Effektdistanz des Kiebitz gegenüber straßenbedingten Störeffekten von max. 400 m bei wenig befahrenen Straßen. Die tatsächliche Effektdistanz ist allerdings manchmal deutlich geringer. Dies deckt sich mit den Kartierungsergebnissen von 2005 und 2011, bei denen Brutplätze in Minimalentfernungen von ca. 100 m Entfernung zur B 12 festgestellt wurden. In der Konsequenz bedeutet dies aber jedenfalls, dass sich in einem Störband beidseits der A 94-Trasse eine reduzierte Eignung als Brutgebiet für den Kiebitz ergibt, da die Störeffekte nach dem Bau der Autobahn sich erhöhen und zu weiteren Einschränkungen der Nutzbarkeit der trassennahen Flächen als Brutplatz führen können. Die verdrängten Brutpaare werden sich auf der Ausgleichsfläche A6/CEF ansiedeln können, die außerhalb des Störbandes der A 94 angelegt wird. Negative Auswirkungen auf die lokale Population sind dann nicht zu erwarten.

Bei Berücksichtigung der beschriebenen Maßnahme **A6/CEF** werden Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes für den Kiebitz nicht erfüllt.

### Pirol

Die Brutplätze des Pirols im Standortübungsplatzgelände befinden sich außerhalb des maximal anzunehmenden Störbandes der Straßenbauvorhaben. Im Nahbereich der Hangleitenwälder zur Autobahntrasse und zur Verlegungsstrecke der St 2110 konnten aktuell keine Brutplätze des Pirols festgestellt werden. Weiter entfernte (potenzielle) Brutplätze liegen entweder bereits jetzt innerhalb des Störbandes der B 12 bzw. der St 2110 und werden nicht zusätzlich belastet oder liegen auch künftig außerhalb von straßenbedingten Wirkungen. Kleinflächig wirkende Störungen hätten ohnehin keine Auswirkungen auf den lokalen Bestand des Pirols, da Pirole großflächige Reviere besetzen (10 bis 25 ha), innerhalb derer sie solchen geringfügigen Verschiebungen von Störeffekten bei der Nestanlage in zusammenhängenden Gehölzbeständen wie an den Hangleiten problemlos ausweichen können. Die Revierzentren (und vermutlichen Brutplätze) der Pirole im Plangebiet befinden sich in den Gehölzbeständen im Norden des ehemaligen Standortübungsplatzes. In den Hangleitenwäldern wurden zwar Pirole nachgewiesen, ein Brutvorkommen konnte jedoch nicht festgestellt werden. Die vorhabenbedingte Flächeninanspruchnahme betrifft also keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art.

### Schwarzspecht

Brutplätze des Schwarzspechts in den Hangleitenwäldern wurden bei den Kartierungen 2011 nicht punktgenau lokalisiert. Am geeignetsten und mit den meisten Rufnachweisen lokalisiert stellt sich ein Altbaumbestand zwischen Hinteröd und Leithen dar. Dieser vermutliche Brutplatz wird durch das Vorhaben nicht tangiert. Eine erhebliche Störung durch die Vorhaben mit Auswirkungen auf den lokalen Bestand des Schwarzspechts kann ausgeschlossen werden. Eine Barrierewirkung durch die Autobahn ist ebenfalls nicht zu befürchten, da auch größere waldfreie Bereiche von Schwarzspechten regelmäßig überflogen werden.

Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden nicht erfüllt.

### Wachtel

Wie bei den anderen Arten der Agrarlandschaft im Gebiet (Feldlerche, Kiebitz) wechseln die besetzten Brutplätze der Wachtel von Jahr zu Jahr mit der jeweiligen Anbaufrucht, wobei insgesamt eine nur geringe Siedlungsdichte, wie dies für die Art typisch ist, erreicht wird. Durch die A 94-Trasse wird zwar der Gesamtlebensraum der Wachtel durchschnitten und werden Teile der potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art überbaut. Die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Lebensstätten bleibt jedoch erhalten (großräumige Agrarlandschaft mit weithin offenen Flächen, Getreideanbau), weil sich die wenigen tatsächlich im Gebiet brütenden Wachteln hier ohne nachhaltige Auswirkung auf den lokalen Bestand neu verteilen können. Das bei den Kartierungen 2011 erfasste Vorkommen bei Wendlmuth ist durch die Straßen nicht betroffen. Dieses Vorkommen könnte jedoch durch die Anlage der Seitenentnahme SE2 betroffen sein, ohne dass daraus die Funktionalität der Lebensstätte beeinträchtigt wird (umgebend weitere große Ackerflächen, Nutzung der Ruderalfluren im Abbaubereich durch die Wachtel).

Baubedingte Beeinträchtigungen (v. a. Lärm, Anwesenheit von Menschen) führen zu zeitweiligem Ausweichen in ungestörte Bereiche der Agrarlandschaft, was aber keinen nachhaltigen Einfluss auf den lokalen Bestand hat. Die betriebsbedingten Auswirkungen der Autobahn führen nicht zu einer vollständigen Meidung dieser Räume durch die Wachtel, so dass angesichts der geringen Siedlungsdichte nach wie vor große Räume, in denen der Neststandort hauptsächlich nach der geeigneten

Ackerstruktur gewählt wird, verbleiben. Eine populationsrelevante Beeinträchtigung wird daher nicht abgeleitet, zumal ein ungestörter Raum durch die Anlage der Ausgleichsfläche A6/CEF, die auch geeignete Habitate für die Wachtel enthalten wird, optimiert wird.

Zumindest unter Berücksichtigung der Maßnahme **A6/CEF** werden Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbot für die Wachtel nicht erfüllt.

Habicht, Mäusebussard, Sperber, Turmfalke, Waldkauz, Waldohreule

Bau- und betriebsbedingte Störungen sind in den an die Trasse angrenzenden Brutrevieren der Arten grundsätzlich möglich, wobei mit Ausnahme der Eulen der Verkehrslärm nur eine untergeordnete Rolle bei den Störfaktoren spielt. Der 2011 festgestellte Waldohreulen-Brutplatz liegt am Ende des bereits bestehenden Autobahnabschnittes Kühstein - Malching und wird durch die Fortführung nicht neu belastet. Der Waldkauzbrutplatz bei Schambach befindet sich außerhalb des Störbandes (Effektdistanz 500 m).

Ein besetzter Mäusebussard-Horst befand sich 2011 im Hangleitenwald nördlich von Tutting oberhalb der bestehenden B 12 und des nördlichen Endes der vorgesehenen Einhausung. Hier ist durch die umfangreichen Baumaßnahmen und Umgestaltungen eine Aufgabe des Brutplatzes nicht unwahrscheinlich. Da ein Ausweichen in andere Bereiche des ausgedehnten Hangwaldes angesichts der großräumigen Reviere möglich ist, wird dies nicht als populationsrelevant angesehen.

Eine Meidung straßennaher Nahrungshabitate oder eine Barrierewirkung der Autobahn sind nicht zu erwarten.

Eine erhebliche Störung mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen wird damit bei allen Arten ausgeschlossen.

Bei der aktuellen Brutvogelkartierung (2011, Büro Dr. Schober) wurden keine Horststandorte auf oder unmittelbar neben der A 94-Trasse oder der Verlegungsstrecke der St 2110 festgestellt. Auch die Zerstörung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte der Arten ist daher ausgeschlossen bzw. kann auf solche Fälle durch Maßnahmen der Umweltbaubegleitung reagiert werden.

#### 3.4.5.1.2.5 § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

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

#### **§ 44 Abs. 5 BNatSchG**

#### 3.4.5.1.2.6 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 bzw. nicht mit ausreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann, wurde eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorsorglich geprüft. 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.

Wie oben beschrieben, kann bei drei Arten nach Anhang IV FFH-RL, nämlich der Haselmaus, der Zauneidechse und dem Nachtkerzenschwärmer, der Eintritt von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach den Erläuterungen in der saP nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Bei diesen Arten kann bei einer strikt individuenbezogenen Betrachtung eine Tötung von Individuen bzw. Vernichtung von Entwicklungsstadien im Rahmen der Durchführung der Baumaßnahmen (entsprechend BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, 9 A 12.10) nicht vollständig ausgeschlossen werden, da eine permanente Anwesenheit in potenziellen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten angenommen werden muss. Eine vollständiges Abfangen oder Absammeln dieser Arten aus dem Gefahrenbereich ist nicht möglich. Bei Haselmaus und Zauneidechse könnten sich baubedingte Individuenverluste nur durch eine Verlegung der Trasse der A 94 aus dem Nahbereich der Hangleite vermeiden lassen. Hier sind jedoch mit der dann nötigen Durchfahrung des Siedlungsbandes Tutting - Kirchham keine zumutbaren Alternativen vorhanden.

Wenngleich nunmehr das Bundesverwaltungsgericht auch bei Tötungen während der Baufeldfreimachung und des Baus auf eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos abstellt (BVerwG vom 8.1.2014 Az. 9A 4.13), werden vorsorglich die Ausnahmevoraussetzungen geprüft.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen für den Neubau der A 94 im Abschnitt Malching - Kirchham sowie für die Verlegung der St 2110 bei Moos/Tutting vor. Hierzu und zur Prüfung zumutbarer Alternativen im Hinblick auf alle betroffenen Belange wird zunächst auf die Ausführungen unter C 3.3 und 3.4.2 Bezug genommen. Sowohl der Neubau der A 94 wie auch die Verlegung der St 2110 sind in Form der planfestgestellten Lösungen vernünftigerweise geboten und entsprechen dem allgemeinen Abwägungsgebot. Aber auch eine bipolare Abwägung zwischen den Belangen des Artenschutzes einerseits und den Belangen des Straßenbaus andererseits geht hier zugunsten des Straßenbaus aus. Die Gründe, die für die Verwirklichung der Vorhaben 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.

Der Bau der A 94 und die Verbesserung der Staatsstraße samt Anbindung an die Autobahn sind von besonders hohem Interesse für die Entwicklung der Region. Auch die Entlastung der Ortschaft vom Durchgangsverkehr spricht hier für den Straßenbau.

Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass es zu den planfestgestellten Trassen der A 94 und der St 2110 auch unter Berücksichtigung des Artenschutzes keine vertretbaren Alternativen gibt. Ein Verzicht auf den Straßenneubau/-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 den Plantrassen der A 94 und der St 2110 wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle vertretbaren Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung (auch anderweitige technische Lösungen zur Vermeidung von Schädigung und Störung der betroffenen Arten) eingeplant. Sie umfassen Maßnahmen, die Kollisionen vermeiden helfen, Maßnahmen zur Minderung von Störungen durch Immissionen und sonstige Störeffekte, Maßnahmen zur Gewährleistung der biologischen Durchgängigkeit der Fließgewässer, Maßnahmen zur Verbesserung der Habitatqualitäten betroffener Arten einschließlich vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen sowie zeitliche Beschränkungen von Rodungsarbeiten und der Baufeldfreimachung zur Minimierung baubedingter Verluste von Individuen der betroffenen Tierarten. Wesentliche Bedeutung hat die vorgesehene Einhausung der A 94 bei Tutting, die die wichtige ökologische Vernetzungsachse entlang des Kößlerner Baches erhält und wesentlich für gefahrlos mögliche Querungen der Autobahntrasse z. B. für Fledermäuse, Vögel, Reptilien und Amphibien ist.

Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art im Verbreitungsgebiet nicht verschlechtert. Eine Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes wird nicht behindert. Auch diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Die Straßenbauvorhaben haben zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch bedeutet nicht jeder Verlust eines Individuums eine Verschlechterung des Erhaltungszustands. Die Populationen der (möglicherweise) betroffenen Arten bleiben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in ihrem günstigen Erhaltungszustand bzw. in ihrer derzeitigen Lage. Dies reicht nach dem Urteil des EuGH vom 14.06.2007 Az. C-342/05 aus. Hier ergeben sich bereits für die lokalen Populationen keine Verschlechterungen.

Der Erhaltungszustand einer Art ist gemäß Art. 1 Buchstabe i der FFH-Richtlinie die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem in Art. 2 der FFH-Richtlinie bezeichneten Gebiet auswirken können. Der in Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie verlangte „günstige“ Erhaltungszustand liegt vor, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben dieser Art zu sichern.

Der Erhaltungszustand der betroffenen Arten ist in 3.4.5.1.2.3 beschrieben. Mit Hilfe der vorgesehenen Maßnahmen und wegen der Häufigkeit und Flexibilität der betroffenen Arten wird es nicht zu einer erheblichen Verschlechterung kommen, d.h. die jeweilige Art wird langfristig ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes bleiben. Es ist auch eine ausreichende Zahl von Populationen der jeweiligen Art vorhanden.

Die unmittelbar nach dem Anlegen wirksamen Ausgleichsflächen mit Aufforstungen (v. a. A2/A2-St) mit der Neuschaffung von Lebensräumen für die **Haselmaus** hält das Habitatangebot der Art innerhalb ihres Gesamtlebensraums aufrecht. Dadurch werden potenzielle (geringe) Individuenverluste durch den Bau der Autobahn und die Verlegung der Staatsstraße kompensiert. Eine Verringerung der Bestandsgröße der Haselmaus im Gebiet (lokale Population) kann damit ebenfalls verhindert werden.

Die vorgesehene Gestaltung der Ausgleichsfläche A7/CEF und der Seitenentnahme SE1 mit der CEF-Maßnahme S8/CEF zur vorgezogenen Neuschaffung von Fortpflanzungs- und Überwinterungshabitaten für die **Zauneidechse** und weitere Ausgleichsmaßnahmen (A3 und A5 mit Anlage von Trockenstandorten) verbessern das Lebensraumangebot der Art innerhalb ihres Gesamtlebensraums. Dadurch werden potenzielle (geringe) Individuenverluste durch Bau und Betrieb der Autobahn kompensiert. Eine Verringerung der Bestandsgröße der Zauneidechse im Gebiet (lokale Populationen) kann damit ebenfalls verhindert werden.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen und die Rekultivierung der Seitenentnahmeflächen mit der Bereitstellung gut geeigneter Fortpflanzungshabitate für den **Nachtkerzenschwärmer** verbessern das Lebensraumangebot der Art innerhalb ihres Gesamtlebensraums. Dadurch werden die potenziellen (geringen) Individuenverluste durch Bau und Betrieb der Autobahn kompensiert.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Planunterlage 12.4 Bezug genommen.

#### 3.4.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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



Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12.1 des Plangeheftes beschrieben. Die Vorhaben müssen aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für die Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch die Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil unter Nr. 4.2 der Unterlage 12.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange werden die Vorhaben deshalb so, wie sie beantragt wurden, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

### 3.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

#### 3.4.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG haben die Vorhabenträger, die Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornehmen,

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

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

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

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

#### 3.4.5.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

Die Planungen der A 94 und der St 2110 entsprechen diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage - 12) verwiesen.

#### 3.4.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Die Schutz- und Minimierungsmaßnahmen sind in der Unterlage 12.1 beschrieben. Nach Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmöglichkeiten verbleiben bei der Realisierung der Vorhaben insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken (wegen der „Überschneidungen“ erfolgt eine gemeinsame Darstellung für A 94 und St 2110, die Konflikte sind aber den Vorhaben zugeordnet):

#### **Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes**

- Beeinträchtigte Lebensräume mit regionaler (hoher) Bedeutung
  - Lebensräume im ehemaligen Kiesabbaugelände südlich von Schambach (Konfliktbereich 1):

Beeinträchtigung und Verlust von randlichen Gehölzstrukturen im ehemaligen Kiesabbaugelände südlich von Schambach.

Beeinträchtigung des Jagdgebietes von Fledermäusen durch betriebsbedingte Auswirkungen der A 94 und den Verlust von Gehölz-Leitstrukturen durch die Seitenentnahme Schambach.

- Lebensräume in der Talaue des Kößlerner Baches (Konfliktbereich 2):

Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung des naturnahen Kößlerner Baches und der gewässerbegleitenden Gehölz- und Hochstaudenfluren sowie der Allee an der südlichen Zufahrt zur Staubermühle in der Aue des Kößlerner Baches.

- Naturnahe Lebensräume an der bewaldeten Hangleite nördlich von Tutting (Konfliktbereich 4):

Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von hochwertigen naturnahen Laubwaldbeständen im Hangbereich östlich von Moos als wichtige Leitstruktur und Jagdgebiet von Fledermäusen sowie einer alten Baumhecke.

- Beeinträchtigte Lebensräume mit lokaler (mittlerer) Bedeutung:

- Lebensräume an der ehemaligen Bahnlinie südlich von Schambach (Konfliktbereich 1):

Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von mageren Altgrasfluren und Gehölzen auf ehemaliger Bahnlinie südlich von Schambach.

- Lebensräume am Schambach (Konfliktbereich 1):

Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung der Streuobstwiese und des grabenartig ausgebauten Schambaches südöstlich von Schambach.

- Lebensräume an der bewaldeten Hangleite westlich von Tutting (Konfliktbereich 1):

Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von Waldflächen (Aufforstungen mit alter Eichenreihe am Waldrand) an der Hangleite westlich Tutting.

- Lebensräume an der ehemaligen Bahnlinie Tutting - Rotthalmünster (Konfliktbereich 1):

Versiegelung, Überbauung und Beeinträchtigung von Hecken und wärmeliebenden Säumen an der aufgelassenen Bahnlinie westlich Tutting (Lebensraum u. a. der Zauneidechse).

- Lebensräume südlich des Kößlerner Baches (Konfliktbereich 2):

Versiegelung und Überbauung von Röhrichtbeständen und Grünland in der Aue des Kößlerner Baches und von Hochstaudenfluren feuchter-nasser Standorte unterhalb der GVS „Erlbacher Straße“.

- Lebensräume am Bahndamm nordöstlich der Brücke über den Kößlerner Bach (Konfliktbereich 2):

Überbauung von Grabenvegetation und begleitenden Gehölzen am Bahndamm nordöstlich der Brücke über den Kößlerner Bach durch den Bau der Einhausung.

- Lebensräume im Bereich der Hangleite nördlich von Tutting (Konfliktbereiche 3 und 4):

Randliche Überbauung und Beeinträchtigung von Laubwald an der Hangkante des Tertiärhügellandes nördlich von Tutting.

Überbauung von Grünland und Staudenfluren am Hangfuß der Tertiärleite und an der ehemaligen Bahnlinie nördlich von Tutting.

Überbauung von Laubmischwald, Nadelwald und Nadelwaldaufforstungen durch Verlegung der St 2110.

Überbauung von Grünland, Gehölzen und Ranken mit Staudenfluren und Krautsäumen im Randbereich des Kößlerner Bachtals durch Verlegung der St 2110.

Randliche Überbauung eines Rankens mit großen Bäumen nordwestlich von Moos durch Verlegung der St 2110.

Kleinflächige Überbauung einer Obstwiese am nördlichen Ortsrand von Tutting durch den Bau der Einhausung.

Beeinträchtigung von Wald und Staudenfluren am Nordrand des Osterholzener Waldes.

- Lebensräume auf Ackerflächen zwischen Leithen, B 12 und Kiesabbau Haidhäuser (Konfliktbereich 3):

Überbauung und Beeinträchtigung von Ackerflächen mit regelmäßigen Brutvorkommen von Kiebitz und Feldlerche zwischen Leithen, B 12 und Kiesabbau Haidhäuser.

- Beeinträchtigte Lebensräume mit geringer Bedeutung:

- Ackerflächen (z. T. Lebensraum einzelner Kiebitze), Gehölzen und Intensivgrünland ohne Nachweise bedeutsamer Arten (Konfliktbereiche 1 - 4):

- Versiegelung und Überbauung von Ackerflächen, gepflanzten Gehölzen an einzelnen Wegen und Straßen sowie von Gräben mit geringer Lebensraumqualität.

- Randliche Beeinträchtigung von Wald und Staudenfluren am Nordrand des Osterholzener Waldes.

- Beeinträchtigung potentieller Lebensräume des Kiebitz in der Feldflur zwischen Tutting und Osterholzener Wald.

- Beeinträchtigungen des landschaftlichen Funktionsgefüges:

- Funktionsbeziehungen im Bereich des Schambaches (Konfliktbereich 1):

- Beeinträchtigung der Funktionsbeziehungen (v. a. Libellen, Amphibien) entlang des Schambaches zwischen Schambach und Hof.

- Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie (Konfliktbereiche 1, 2 und 3):

Beeinträchtigung der Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie Tutting - Rotthalmünster westlich von Tutting (Konfliktbereich 1).

Beeinträchtigung von Funktionsbeziehungen entlang der ehemaligen Bahnlinie Pocking - Simbach südlich von Schambach, bei Tutting und nördlich von Tutting (Konfliktbereiche 1, 2 und 3).

- Funktionsbeziehungen entlang des Kößlerner Baches (Konfliktbereich 2):

Bauzeitliche Verstärkung der Zerschneidungswirkung auf die Funktionsbeziehungen entlang des Kößlerner Baches, gefährdeten Fischarten, Libellen und Jagdrevier von Fledermäusen. Nach Fertigstellung der Einhausung mit der Verlegung des Kößlerner Baches und der Bepflanzung der umgestalteten Bereiche entlang des Baches können die Funktionsbeziehungen entlang des Gewässers mittelfristig weitgehend wieder hergestellt werden.

- Funktionsbeziehungen im Bereich der Hangleite (Konfliktbereiche 3 und 4):

Beeinträchtigung von hoch bedeutsamen Funktionsbeziehungen innerhalb der Hangwälder an der Tertiärleite (Vögel, wichtige Leitstruktur und Jagdgebiet von Fledermäusen) durch Verstärkung verkehrsbedingter Emissionen (Lärm, Licht, optische Unruhe).

Beeinträchtigung von lokal bedeutsamen Funktionsbeziehungen u. a. für die Heuschrecken innerhalb der Grünlandbereiche am Hangfuß der Hangleite.

- Beeinträchtigungen von Flächen mit Bedeutung für abiotische Schutzgüter:

- Schutzgut Boden:

Versiegelung und Überbauung von Waldböden.

Versiegelung und Überbauung landwirtschaftlich genutzter Böden mit günstigen Ertragsbedingungen, Einträge verkehrsbedingter Emissionen auf überwiegend bisher nicht derartig belasteten Böden.

Versiegelung und Überbauung von Wald mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz, Destabilisierung der Waldbestände durch Anschneiden der Waldränder infolge der Verlegung der St 2110.

- Schutzgut Wasser:

Verlust von Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet des Kößlerner Baches.

### **Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie von Erholung und Naturgenuss**

Beeinträchtigungen (optische Zerschneidungswirkung, technische Überprägung) des Landschafts- und Ortsbildes zwischen Bauanfang und Tutting durch den bis 5 m hohen Damm der Autobahn und den Bau von 2,0 - 2,5 m hohen Lärmschutzanlagen sowie durch den Neubau der Überführungen der Kreisstraßen PA 62 und der B 12 (Konfliktbereich 1).

Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die Abgrabungen in den beiden Seitenentnahmeflächen südlich von Schambach (Konfliktbereich 1).

Am Talausgang des Kößlerner Baches weitgehende Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschafts- und Ortsbildes durch die Führung der A 94 in überdeckter Tieflage (Einhausung Tutting). Größtenteils nur vorübergehende Beeinträchtigungen durch den Bau der Einhausung und der Hochwasserretentionsflächen.

Verbleibende Beeinträchtigungen durch den Verlust von landschaftsbildprägenden Großbäumen an der südlichen Zufahrt zur Staubermühle und von Gehölzkulissen am Kößlerner Bach und dem ehemaligen Bahndamm sowie durch die Errichtung der erforderlichen baulichen Anlagen (u. a. Stützwände für die Grundwasserwanne bzw. den Hanganschnitt, das südliche Tunnelportal mit aufgesetzten Blendschutzwänden, Betriebsgebäude, Regenwasserbehandlungsanlage) und durch die Verlegung der GVS „Erlbacher Straße“ im Talraum des Kößlerner Baches (Konfliktbereich 2).

Verbleibende Beeinträchtigung trotz Errichtung der Einhausung durch den Bau der hierfür erforderlichen baulichen Anlagen (u. a. Stützwand für den Hanganschnitt, das nördliche Tunnelportal mit aufgesetzter Blendschutzwand, Verlegung eines öffentlichen Feld- und Waldweges an der Hangleite) sowie starke Beeinträchtigung (optische Zerschneidungswirkung, technische Überprägung) des Landschafts- und Ortsbildes durch den bis zu 8 m hohen Damm der Autobahn mit dem Neubau der Anschlussstelle B 12 und den Neubau der Überführung einer Gemeindeverbindungsstraße südlich von Leithen (Konfliktbereich 3).

Erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch optische Veränderung und technische Überprägung der Hangleite nördlich von Tutting, Anschneiden des Hanges mit sehr hoher, technisch geformter Einschnittsböschung durch die Verlegung der St 2110 sowie zusätzlich Neubau der Gemeindeverbindungsstraße Hinterberg - Tutting mit Dammhöhen bis zu 6 m Höhe einschließlich Neubau einer Anbindung nach Moos (Konfliktbereich 4).

Zunahme der verkehrsbedingten Auswirkungen (Lärm, optische Unruhe) auf Gebiete mit Bedeutung für die Erholung (Feierabenderholungsraum und Siedlungsnahbereich von Tutting, Radwanderwege bei Schambach, Reith und Tutting) bei gleichzeitiger Entlastung des Siedlungsbereiches von Tutting und erheblicher Minimierung im Talraum des Kößlerner Baches (Einhausung) (Konfliktbereiche 1 und 2).

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

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

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

hier kein Änderungsbedarf, denn die Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Bayerische Kompensationsverordnung - BayKompV - (GVBl S. 517; BayRS 791-1-4-UG) ist zwar am 1. September 2014 in Kraft getreten, aber nur auf Verfahren anzuwenden, die nach Inkrafttreten der Verordnung zur Genehmigung beantragt werden oder für die der Vorhabenträger die Anwendung beantragt. Die Autobahndirektion Südbayern und das Staatliche Bauamt Passau haben die gemeinsame Planfeststellung für den Neubau der A 94 zwischen Malching und Kirchham sowie für die Verlegung der St 2110 bei Moos/Tutting mit den Schreiben vom 20.2./22.2.2013 beantragt und die Anwendung der BayKompV nicht beantragt. Die Regelungen der Kompensationsverordnung sind also für die Planverfahren nicht anzuwenden.

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.

Folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind für den Neubau der A 94 sowie die Verlegung der St 2110 vorgesehen (siehe auch Seiten 61 ff. des Textteils der landschaftspflegerischen Begleitplanung - Planunterlage 12.1):

#### **Ausgleichsmaßnahmen (A) für den Neubau der A 94**

<b>Maßnahme Nr.</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Bau-km</b>	<b>Gesamtfläche</b>	<b>Anrechenbare Fläche</b>
A1	Neuanlage von Auwald mit Feuchtwiesen und Baumreihe in der Talau des Kößlarner Baches (zugleich Hochwasserretentionsfläche 1 mit Bodenabtrag)	23+025 - 23+140	1,02 ha	0,92 ha
A2	Neuanlage einer Feuchtwiese mit gewässerbegleitendem Gehölz und Baumreihe in der Talau des Kößlarner Baches (zugleich Hochwasserretentionsfläche 2 mit Bodenabtrag)	22+970 – 23+135 li	0,45 ha	0,44 ha
A3	Neuanlage einer Magerwiese mit Baumreihe an der verlegten GVS „Erlbacher Straße“	22+950 - 23+010 li	0,20 ha	0,13 ha
A4	Neuanlage von Auwald mit Feuchtwiese und Einzelbäumen am Kößlarner Bach bei der Staubermühle	23+080 - 23+170 li	0,32 ha	0,32 ha
A5	Optimierung und Sicherung eines Lebensraumkomplexes auf Teilflächen des aufgelassenen Standortübungsplatzes Pocking	ehem. StoÜbPI Pocking	13,24 ha	6,51 ha
A6/CEF	Neuschaffung von Kiebitzlebensraum in der weitläufigen	24+475 -	3,00 ha	3,00 ha

	Ackerlandschaft nordöstlich von Tutting durch Optimierung landwirtschaftlich genutzter Flächen	24+560 re		
A7/CEF	Sicherung und Optimierung von Zauneidechsenlebensräumen an der Hangleite des Tertiärhügellandes südwestlich von Tutting	22+810 - 22+900 li	<b>0,19 ha</b>	<b>0,19 ha</b>
<b>Summe Maßnahmen für Neubau A 94</b>			<b>18,42 ha</b>	<b>11,51 ha</b>

**Ausgleichs- (A) und Ersatzmaßnahmen (E) für die Verlegung der St 2110**

<b>Maßnahme Nr.</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Bau-km</b>	<b>Gesamtfläche</b>	<b>Anrechenbare Fläche</b>
A1-St	Neuanlage von Laubmischwald und Magerwiese nördlich von Tutting	0+480 – 0+605 re (St 2110)	<b>0,41 ha</b>	<b>0,32 ha</b>
A2-St	Neuanlage von Laubmischwald an der Hangleite des Tertiärhügellandes nördlich von Tutting	0+460 – 0+575 li (St 2110)	<b>0,42 ha</b>	<b>0,34 ha</b>
A3-St	Lebensraumoptimierung von feuchtem Grünland im Randbereich der Hangleite des Tertiärhügellandes nördlich von Tutting	0+395 – 0+ 450 li (St 2110)	<b>0,48 ha</b>	<b>0,42 ha</b>
A4-St	Neuanlage einer Magerwiese mit Baumreihen an der St 2110 bei Moos	0+315 - 0+ 480 re (St 2110)	<b>0,25 ha</b>	<b>0,25 ha</b>
E1-St	Neuanlage von Laubmischwald mit Magerwiese und Obstbäumen nordwestlich von Rothalmünster	nordwestlich Rothalmünster	<b>0,93 ha</b>	<b>0,93 ha</b>
<b>Summe Maßnahmen für Verlegung St 2110</b>			<b>2,49 ha</b>	<b>2,26 ha</b>
<b>Gesamtsumme für beide Vorhaben</b>			<b>20,91 ha</b>	<b>13,77 ha</b>

Die Beeinträchtigungen durch den **Neubau der A 94 und die Verlegung der St 2110** haben nach den o. g. Grundsätzen einen rechnerischen **Ausgleichsflächenbedarf von insgesamt 12,67 ha** zur Folge (Seite 53 ff, Planunterlage 12.1). Dieser wird durch die oben genannten **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen** zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes (A1 bis A7/CEF, A1-St bis A3-St und E1-St) und zur Neugestaltung des Landschaftsbildes (A4-St) **mit einer anrechenbaren Fläche von insgesamt 13,77 ha abgedeckt**. Einzelne betrachtet ergibt sich ein Ausgleichsflächenbedarf für den Neubau der A 94 von 11,19 ha und für die Verlegung der St 2110 von 1,48 ha. Dieser Bedarf wird durch eine anrechenbare Fläche der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die A 94 von 11,51 ha und für die St 2110 von 2,26 ha kompensiert.



Die von den Vorhabenträgern vorgenommenen geringfügigen Planänderungen (Deckblätter vom 2.3.2015 und Roteintragungen in den Planunterlagen) sind in der anrechenbaren Fläche von 13,77 ha mit abgedeckt. Ein zusätzlicher Ausgleichsbedarf ergibt sich nicht.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde bei der Gestaltung des Ausgleichs Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Ein großer Teil des Flächenbedarfs an naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen kann auf der Ausgleichsfläche A5 im südlichen Teil des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking umgesetzt werden. Diese Fläche befindet sich bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Durch die Verwendung des aufgelassenen Militärgeländes gehen keine für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Standorte verloren.

Die Ausgleichsflächen A1 und A2 sind deckungsgleich mit der Fläche, die zum Hochwasser-Retentionsausgleich durchschnittlich etwa 0,4 m tief abgetragen wird. Die Ausgleichsfläche A1 liegt zudem über der Einhausung Tutting. Dieser Bereich wird als "Straßengrund" von der Bundesrepublik Deutschland erworben. Darüber hinaus kommt hier der Wiedervernetzung entlang des zu verlegenden Kößlerner Baches herausragende Bedeutung zu. Bei der Ausgleichsfläche A2 bzw. Retentionsfläche 2 handelt es sich zudem um eine wenig/nicht genutzte Wiesenbrache (Röhricht).

In der Ausgleichsmaßnahme A3 werden auf einer Restfläche die nicht mehr benötigten Straßenverkehrsflächen der GVS „Erlbacher Straße“ entsiegelt. Weitere Maßnahmen zur Entsiegelung werden auch außerhalb von Ausgleichsflächen durchgeführt. Der bisherige Anschluss der St 2110 von Osten her an die B 12 wird entsiegelt und zu landwirtschaftlicher Fläche rekultiviert.

Einige der übrigen, überwiegend kleinflächigen Ausgleichsflächen für den Naturhaushalt bzw. für die Neugestaltung des Landschaftsbildes liegen auf landwirtschaftlich schlecht nutzbaren Restflächen, die durch die Baumaßnahme entstehen (Ausgleichsflächen A3, A4, A1-St und A4-St).

Auch die Ersatzfläche E1-St befindet sich bereits in öffentlicher Hand. Die Maßnahmen zur Waldneugründung wurden bereits verwirklicht.

Wegen der Beeinträchtigungen von Kiebitz-Revieren durch den Neubau der A 94 ist aus artenschutzrechtlichen Gründen eine Ausgleichsmaßnahme für die verloren gehenden Kiebitzbrutgebiete im räumlichen Zusammenhang notwendig. Aufgrund der spezifischen Anforderungen an Struktur und Großflächigkeit einer Kiebitzausgleichsfläche und der Notwendigkeit, auftretende Beeinträchtigungen innerhalb der betroffenen Population ausgleichen zu müssen, wurde hierfür die Maßnahme A6/CEF vorgesehen. Diese Maßnahme liegt in einem Bereich, der von der landwirtschaftlichen Standortkartierung in Bayern (ehemals Agrarleitplanung) als Acker mit günstigen Erzeugungsbedingungen beschrieben wird. Diese Einstufung trifft nahezu für alle landwirtschaftlich genutzten Flächen in diesem Landschaftsraum zu. Die Gesamtfläche von 3 ha ist der unterste Wert, der aus artenschutzrechtlichen Gründen in diesem Landschaftsraum zur Erfüllung des funktionalen Ausgleichs fachlich vertretbar ist. Vorgesehen sind eine Grünland-Neuanlage sowie Nutzungsaufgaben für die Bewirtschaftung der zentralen Ackerflächen. Diese

Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen dienen der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushaltes und entsprechen somit dem § 15 (3) BNatSchG.

Die für die Lebensraumoptimierung der Zauneidechse vorgesehene Ausgleichsmaßnahme A7/CEF an der Hangleite südwestlich von Tutting weist nach der landwirtschaftlichen Standortkartierung aufgrund der Hangneigung nur durchschnittliche Erzeugungsbedingungen auf. Der untere Teil besteht aus einer Wiesenfläche, die durch Pflegemaßnahmen aufgewertet werden soll. Die obere Hälfte wurde so zugeschnitten, dass von der betroffenen Ackerfläche nur ein kleiner Teil im Nordosten abgetrennt werden muss. Die am Südportal vorgesehene Ausgleichsmaßnahme A3, die eine Wiedervernetzung zu den Zauneidechsenbeständen östlich der A 94 ermöglichen soll, wird auf Flächen angelegt, die überwiegend nicht landwirtschaftlich genutzt werden.

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

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

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

Den Forderungen der **unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Passau** wird mit den Nebenbestimmungen unter A 3.1.7 und 3.4 weitgehend entsprochen.

Die Vorhabenträger haben Baubeginn und Ende der Bauarbeiten mitzuteilen.

Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), die insbesondere der Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Lebensräume für Fledermäuse, Zauneidechse und Kiebitz dienen (S7, S8, A6 und A7 für Neubau der A 94 und S7-St für Verlegung der St 2110), haben die Vorhabenträger so rechtzeitig vor Beginn der jeweiligen Beeinträchtigungen umzusetzen, dass sie bereits bei Beginn der Straßenbauvorhaben funktionsfähig zur Verfügung stehen. Dies ist zu überprüfen. Anzustreben ist die Herstellung des Ersatzlebensraumes eine Brutperiode/Vegetationsperiode vor Beginn der Schädigung/Störung (A 3.4.9). Das geforderte zusätzliche Monitoring zur Dokumentation/Erfolgskontrolle der Maßnahmen ist nach Meinung der Planfeststellungsbehörde wegen der zu erwartenden hohen Erfolgswahrscheinlichkeit sowie den angeordneten Abstimmungen zwischen Umweltbaubegleitung und unterer Naturschutzbehörde (A 3.4.6) jedoch nicht veranlasst.

Wie sich aus einschlägigen Arbeitshilfen („Vögel und Straßenverkehr“ (2010) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Seite 86) und Leitfäden („Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen in NRW“ 2013, Seiten 25 bis 27) ergibt, sind nach der Eingriffsregelung Herstellungs- und Funktionskontrollen durchzuführen und ist bei Artenschutzmaßnahmen der Nachweis zu führen, dass die Maßnahme vor dem Eingriff wirksam ist. Nur bei Unsicherheiten über die Wirkungsprognose oder über den Erfolg der CEF-Maßnahmen, die sich durch fachgutachterliches Votum nicht ausräumen lassen, kann ein Risikomanagement mit Umweltbaubegleitung oder ein Monitoring mit ggf. vorzusehenden Korrekturmaßnahmen vorgesehen werden. Die Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ stellt hierzu auf Seite 86 fest:

„Die Quantifizierung des Ausgleichsbedarfs anhand der Anzahl der Brutpaare, für die neue Habitate zu schaffen sind, dient der Ermittlung des notwendigen Ausgleichsumfangs. Der Erfolg einer Maßnahme lässt sich allerdings nicht an einer exakten Brutpaarzahl messen.

Die neuen Habitatflächen stellen nur ein Angebot dar. Vögel sind mobil und entscheiden selbst, wo sie sich ansiedeln. Eine Besiedelungsinitiierung, wie sie z. B. bei Amphibien durch den Transfer von Laichballen möglich ist, kommt für Vögel nicht in Frage. Die Populationen mancher Vogelarten neigen zu großen Schwankungen. Ansiedlungserfolge bzw. -misserfolge sind vor dem Hintergrund der regionalen Trends zu interpretieren. Je seltener eine Art ist und je sporadischer sie im Umfeld auftritt, umso länger kann es u. U. dauern, bis sich ein Ansiedlungserfolg abzeichnet.

Die Entwicklung von Vogelpopulationen wird von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst, die nicht nur im Eingriffs- bzw. Ausgleichsgebiet wirksam sind, sondern ihren Ursprung auch in den Durchzugs- und Überwinterungsgebieten der Zugvögel, oft auf verschiedenen Kontinenten, haben können. Allgemeine negative Bestandsentwicklungen können die positive Wirkung einer lokalen Maßnahme zur Unkenntlichkeit überlagern. Umgekehrt kann ein positiver regionaler Trend Maßnahmenfehler verschleiern. Aus der Erfüllung bzw. Nicht-Erfüllung von quantitativen Zielvorgaben lassen sich deshalb meistens keine aussagekräftigen Schlussfolgerungen über die Qualität einer Einzelmaßnahme ableiten. Die quantitative Auswertung des Bestandsmonitorings in einem Maßnahmensgebiet ist daher mit großen Unsicherheiten behaftet und sollte mit der gebotenen Vorsicht über einen angemessenen Zeitraum und vor dem Hintergrund der regionalen Populationstrends stattfinden. Entscheidend ist, dass das Ausgleichsgebiet die erforderliche Qualität und den benötigten Umfang für die Ansiedlung eines Vogelbestands, der dem ermittelten Ausgleichsbedarf entspricht, aufweist.

Diese Sachverhalte sind bei der Beschreibung von Maßnahmenzielen und bei der Konzeption der Funktionskontrolle zu berücksichtigen. Realitätsferne Zielformulierungen könnten Planfeststellungsaufgaben zur Folge haben, die sich - selbst für *best practice*-Maßnahmen - als unerfüllbar erweisen“.

Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchthorizonte, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Baustelleneinrichtungen dürfen nur auf ökologisch unbedenklichen Flächen erfolgen. Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen eingebaut werden (auch keine Zwischenlagerung). Es ist möglichst vor Ort zur Einbindung der Trassen in die Umgebung (Vermeidung harter Geländeübergänge,

landschaftsgerechte Modellierung) zu verwenden (zur Oberbodenverwendung auf geeigneten landwirtschaftlich genutzten Flächen siehe auch A 3.5.4). In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde ist vor Baubeginn ein Konzept zur Erdmassenverwendung zu erarbeiten. Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten (A 3.4.4).

Zur Forderung nach besonderen Schutzmaßnahmen für vorhandene Biotope innerhalb einer 50 m Zone zur A 94 bzw. von 30 m zur St 2110 und von 10 m zu den Straßenanschlüssen, ist darauf hinzuweisen, dass zur Vermeidung von Biotopflächenverlusten im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung die Außengrenzen der Baumaßnahmen im Bereich der Biotope bereits stark reduziert wurden. Meist ist nur ein Arbeitsstreifen von 5 m vorgesehen. Angrenzende Biotop- und Gehölzbestände werden durch entsprechende Maßnahmen gemäß DIN 18920 vor Schäden geschützt (Maßnahme S2). Die Umsetzung der Schutzmaßnahmen erfolgt in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung; ggf. erforderliche Anpassungen und Ergänzungen im Rahmen der Umweltbaubegleitung haben die Vorhabenträger zugesagt. Weitere Schutzmaßnahmen im Abstand von 50 m bzw. 10 m sind nicht erforderlich.

Auf eine optimierte tierökologische Gestaltung der Durchlässe und der überbrückten Bereiche im Zuge der A 94 (Maßnahmenblatt S4, Planunterlage 12.1) hat die Autobahndirektion besonders zu achten. Die Detailplanung/Detaillausführung hat sie in enger Abstimmung mit dem Landratsamt Passau (untere Naturschutzbehörde) und dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf vorzunehmen. Auch während der Bauphase hat sie hierauf Rücksicht zu nehmen und auf die Durchgängigkeit zu achten (A 3.4.3).

Nach der Nebenbestimmung A 3.4.5 ist bei Anpflanzungen und Ansaaten auf Kompensationsflächen sowie auf Straßennebenflächen in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde, soweit verfügbar, autochthones Pflanz- und Saatgut zu verwenden. Samenmaterial für Initialsaaten kann auch von geeigneten Spenderflächen (aus Landschaftspflegemaßnahmen) aus der Umgebung (Inndämme, Mager- und Trockenstandorte) gewonnen werden. Auf die Pflanzung von Weißdorn ist wegen der Gefahr des Feuerbrandes zu verzichten.

Die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sind gem. § 15 Abs. 4 BNatSchG für die Zeitdauer der Eingriffswirkungen der Vorhaben zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Entsprechende Nachweise sind der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen (A 3.4.8).

Die ordnungsgemäße Fertigstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist gemeinsam mit der unteren Naturschutzbehörde zu überprüfen. Hierzu ist eine Fertigung der landschaftspflegerischen Begleitplanung mit Bestandsaufnahme sowie der Pflanzpläne für die Gestaltungsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Eine gemeinsame Schlussbegehung ist durchzuführen. Eine Kopie des Abnahmeprotokolls ist der Planfeststellungsbehörde zu übersenden (A 3.4.6).

### 3.4.6 Gewässerschutz

#### 3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet, Straßenbau im Überschwemmungsgebiet, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind in den Unterlagen dargestellt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Die planfestgestellten Vorhaben stehen bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Im Rahmen der Straßenbauvorhaben sind die nachfolgend angeführten **Gewässerkreuzungen, Gewässerausbau- und Renaturierungsmaßnahmen** vorgesehen, für die der Plan mit diesem Beschluss nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG gleichfalls unter Beachtung des materiellen Rechts festgestellt wird.

Gewässerkreuzungen:

Bau-km A 94	Gewässername	Ausbauf orm	Bemerkungen
20+945	Schambach	Rohrdurchlass DN 1200	zusätzlicher Kleintierdurchlass
21+090	Entwässerungsgraben	Rohrdurchlass DN 1200	
21+410	Schambach-Seitenarm	Rohrdurchlass DN 1000	
21+540	Schambach-Seitenarm	Rohrdurchlass DN 1000	
21+575	Schambach-Seitenarm	Rohrdurchlass DN 1000	
21+690	Oberflächenwasser	Rohrdurchlass DN 800	Hangwasserableitung
21+763	Schambach-Seitenarm	Rahmenbauwerk 3 m/1,5 m	
21+780	Schambach-Seitenarm	Rohrdurchlass DN 1000	
21+785	Schambach-Seitenarm	Rohrdurchlass DN 1000	
22+030	Oberflächenwasser	Rohrdurchlass DN 800	Hangwasserableitung
22+955	Oberflächenwasser	Rohrdurchlass DN 600	Hangwasserableitung
23+138	Kößlarner Bach	Einhausung 2 x 9,55 m/4,5 m	Einhausung wird unter Gewässer durchgeführt

23+240	Quellwasser	Rohrdurchlass DN 400	
--------	-------------	----------------------	--

Gewässerausbauten und Gewässerrenaturierungen:

Bau-km A 94	Gewässername	Bemerkungen
20+550 - 21+770	Schambach-Seitenarm	Bachverlegung/Renaturierung (L= 450m)
21+950 - 22+030	Oberflächenwasser	Entwässerungsgraben (L= 110 m)
23+060	Kößlerner Bach	Bachverlegung (L= 150 m)
23+155 - 23+260	Quellaustritte	Freilegung einer Gewässerverrohrung (L= 120m)
20+500 - 20+950	Grundwassersee	Schaffung eines Grundwassersees aufgrund von Seitenentnahmen für den Straßenbau. Wasserfläche ca. 41.000 m <sup>2</sup> , mittlere Wassertiefe zw. 2,0 und 3,0 m.

Durch die geplante Seitenentnahme Schambach 2 (Nassabbau) bis zu einer Abbautiefe von 326,70 m ü. NN entsteht ein Grundwassersee mit einer Seefläche von ca. 4,1 ha. Nach Beendigung der Baumaßnahme erfolgt die Renaturierung mit landschaftsgerechter Gestaltung der Seitenentnahmestelle.

Den Anforderungen der §§ 67, 68 Abs. 3 WHG wird bei den oben genannten Maßnahmen Rechnung getragen. Die Gewässer werden so ausgebaut, dass der Verlust von Rückhalteflächen ausgeglichen wird und nachteilige Veränderungen des Zustands der Gewässer vermieden werden. Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit werden ausgeschlossen.

Der Planungsbereich zwischen Bau-km 23+025 und 23+275 (Umgriff der Einhausung Tutting) liegt im **Überschwemmungsgebiet des Kößlerner Baches**. Die Überschwemmungsgrenzen wurden vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf anhand einer Wasserspiegelberechnung ermittelt. Der Verlust an Retentionsraum durch den Bau der A 94 mit Betriebsgebäude und Zufahrtsstraße im Überschwemmungsgebiet beträgt ca. 5.400 m<sup>3</sup>. Nach § 77 WHG sind Überschwemmungsgebiete in ihrer Funktion als Rückhalteflächen zu erhalten. Soweit dem Erhaltungsgebot überwiegende Gründe des Allgemeinwohls, hier der Neubau der Bundesautobahn A 94, entgegenstehen, sind rechtzeitig die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zu treffen. Nach der mit dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** abgestimmten Planung erfolgt der Retentionsraumausgleich durch Abgrabungen auf den Ausgleichsflächen A1 und A2 im Überschwemmungsgebiet des Kößlerner Baches (rechtsseitiger Vorlandbereich).

Es erfolgt ein funktionsgleicher Retentionsraumausgleich von ca. 5.500 m<sup>3</sup> (A 3.3.13).

Das Wasserwirtschaftsamt hat mit Schreiben vom 28.3.2014 sein Einverständnis mit den Straßenbauplanungen und den Gewässerveränderungen erklärt. Die Bedingungen und Auflagen des Wasserwirtschaftsamtes wurden unter A 3.1 und 3.3 in diesen Planfeststellungsbeschluss übernommen.

### **Wasserschutzgebiete Osterholzen und Safferstetten**

Zwischen Bau-km 22+500 und 25+500 muss die A 94 mangels vertretbarer Alternativen (3.4.2) im nördlichen Randbereich der weiteren Schutzzonen III B der Wasserschutzgebiete "Osterholzen" des Zweckverbandes Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe und „Safferstetten“ der Gemeinde Bad Füssing geführt werden. Die Verlegung der St 2110, der Bau der Anschlussstelle B 12 und die Anpassung der GVS Erlbacher Straße sowie die Überführung der GVS Kirchham - B 12 - Leithen erfolgen in Teilbereichen ebenfalls in diesen Schutzzonen. Im Bereich Tutting wird die Fahrbahn der A 94 in Tieflage in einer Einhausung verlaufen. Weil der Tunnel mit Grundwasserwanne den Grundwasserstrom behindern würde, werden in das Bauwerk acht Grundwasserüberleitungen eingefügt. Das Tunnelbauwerk soll zur Minimierung der Auswirkungen auf das Grundwasser in fünf Bauabschnitten errichtet werden. Die Vermeidungsmaßnahmen sowie die Maßnahmen zur Minimierung der Eingriffe in das Grundwasser sind in den Planunterlagen (Unterlage 1, Erläuterungsbericht Seite 73 ff.) im Detail beschrieben. Die Autobahndirektion Südbayern hat hierzu umfangreiche Beweissicherungen zur Wirksamkeit der geplanten Grundwasserüberleitungen, den Grundwasserständen im Umfeld der Grundwasserwanne und zu möglichen Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgungsanlagen Osterholzen und Safferstetten durchzuführen. Auf die Nebenbestimmung A 3.3.14 wird verwiesen.

Nach § 3 Nr. 5.1 der beiden Verordnungen des Landratsamtes Passau vom 12.4.1995 sind Straßenbaumaßnahmen in der Schutzzone III erlaubt, wenn die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) beachtet werden. Wie vom **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** bestätigt, berücksichtigt die vorliegende Planung die Vorgaben der RiStWag 2002 so dass der Ausführung der Vorhaben in den Wasserschutzgebieten die Schutzverordnungen nicht entgegenstehen.

Im Rahmen von mehreren Abstimmungsbesprechungen zwischen Vorhabenträger, Wasserwirtschaftsamt, Wasserversorger und Planfeststellungsbehörde konnten auch die in der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes vom 28.3.2014 angesprochenen noch offenen Punkte weitgehend geklärt werden. Auf die Stellungnahme der Vorhabenträger vom 27.10.2014 und die Niederschrift über den Erörterungstermin darf hierzu Bezug genommen werden.

Bei Beachtung der in diesem Beschluss unter A 3 und A 4 festgesetzten Nebenbestimmungen sind Gefahren für Trinkwasserversorgungsanlagen durch Bau und Betrieb der Straßenbauvorhaben nicht zu besorgen.

Ausführungen zu den Forderungen und Hinweisen der Trinkwasserversorgungsunternehmen sind nachfolgend unter 3.4.9.1 enthalten.

### 3.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

#### Straßenoberflächenentwässerung:

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 die nachfolgend angeführten Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Folgende Versickerungen sind (bei Niedergehen des Bemessungsregens) zulässig:

Versickerungsanlage/ Einleitungsstelle	Bau-km	Oberfläche des Absetzbeckens m <sup>2</sup>	Fläche des Versickerungsbeckens m <sup>2</sup>	Zufluss l/s
1	21+720	243	970	15
2	22+468	243	1.356	18
4	23+630	243	1.513	22
5	25+000	363	1.423	24
6	26+250	432	2.436	40

Folgende Einleitungen in den Kößlerner Bach sind (bei Niedergehen des Bemessungsregens) zulässig:

Einleitungsstelle	Bau-km	Oberfläche des Absetzbeckens m <sup>2</sup>	Rückhaltevolumen m <sup>3</sup>	Drosselabfluss l/s
3	23+185	250	865	15

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 A 4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, auf den Betrieb und zum Unterhalt der Anlagen sowie auf die durchzuführende Beweissicherung, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die **Wasserrechtsbehörde** (Landratsamt Passau) hat mit Schreiben vom 10.4.2014 das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

Die gutachtliche Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf ist mit den Nebenbestimmungen unter A 4.1 berücksichtigt. Bei Beachtung dieser Auflagen besteht aus der Sicht des Wasserwirtschaftsamtes mit der Planung Einverständnis.



#### Grundwasserbenutzungen während der Bau- und Betriebsphase der Einhausung Tutting (A 94):

Die Grundwasserwanne des Tunnels Tutting reicht zum Teil in das Grundwasser hinein bzw. unterbindet partiell den Grundwasserstrom, sodass während der Bau- und Betriebsphase Benutzungen des Grundwassers erforderlich sind, die gemäß § 8 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) einer Erlaubnis bedürfen.

Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.2 angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls, insbesondere der Wasserversorgung, sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten.

#### 3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Die Vorhaben beanspruchen in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Neubau der A 94 und die Verlegung der St 2110 einschließlich des Bedarfs für Ausgleichsmaßnahmen dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar sind. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingten Belastungen der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheiten einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit der beiden Vorhaben 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 der Vorhaben (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 der Vorhaben letztlich entgegenstehen.

Für die Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden insgesamt rund 74 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. Nicht enthalten sind darin die für die Vorhaben benötigten vorhandenen öffentlichen Straßenflächen (gesetzlicher Eigentumsübergang). Der gewählte zweibahnige, vierstreifige Straßenquerschnitt der **A 94** ist notwendig um das im Bereich Malching - Kirchham für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen von etwa 20.000 Kfz/Tag verkehrssicher und leistungsfähig abwickeln zu können. Nach den aktuellen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - Ausgabe 2008 ergäbe sich ein Regelquerschnitt RQ 31. Gemäß den bisherigen Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte (Ausgabe 1996) - RAS-Q 96 - standen für zweibahnige vierstreifige Straßen zwei Querschnitte zur Verfügung (RQ 29,5 und RQ 26). Von den nach den RAS-Q möglichen Autobahnquerschnitten wurde zur Minimierung der Grundinanspruchnahme der RQ 26 gewählt. Der bereits fertiggestellte Abschnitt Kühstein - Malching wurde mit diesem Querschnitt hergestellt und der an das Planvorhaben anschließende letzte Neubauabschnitt bis zur A 3 soll ebenfalls diesen Straßenquerschnitt erhalten. Die Breite des Mittelstreifens wurde in Anlehnung an die aktuelle RAA mit 4 m gewählt. Eine weitere Querschnittsreduzierung, etwa durch einen vollständigen Verzicht auf die

Standstreifen, scheidet bei der angestrebten Verkehrsfunktion der Autobahn A 94 aus.

Auch der gewählte Staatsstraßenquerschnitt der **St 2110** ist für die vorhandene und zu erwartende Verkehrsbelastung notwendig. Er ist mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m und 1,5 m breiten Banketten, angepasst an die bereits ausgebauten anschließenden Streckenabschnitte und entspricht im Wesentlichen den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – RAL 2012.

Der Höhenverlauf der Straßen ist ausgewogen und möglichst rücksichtsvoll gewählt. Eine außerhalb der Einhausungsstrecke tiefer verlaufende Gradienten der A 94 bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der Trassierungszwangspunkte, der Kreuzungen und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht möglich.

Bei Bau-km 20+862, 21+871, 23+942 und 25+002 sowie im Einhausungsbereich Tutting (GVS Erlbacher Straße, GVS Hinterberg - Tutting und Staatsstraße 2110) kreuzen jeweils Gemeindeverbindungsstraßen, Kreis- und Staatsstraßen mittels Überführungsbauwerken die A 94, so dass bisher bestehende Verkehrsbeziehungen durch die Autobahntrasse nicht unverhältnismäßig durchtrennt und lange Umwege vermieden werden.

Die Dimensionierung der Anschlussstelle B 12 bei Bau-km 23+942 erfolgte unter Beachtung der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), wobei weitestgehend Mindestwerte der Trassierungsparameter angesetzt wurden (Nr. 6.4.2).

Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahmen, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt (A 3.4.5.3.4).

Zum Ausgleich des Massendefizits der Planvorhaben von insgesamt 450.000 m<sup>3</sup> sind auf den Seitenentnahmeflächen Schambach 1 und 2 Kiesentnahmen sowohl im Trockenabbau als auch im Nassabbau vorgesehen. Weil die Entnahmeflächen nahe bei der künftigen A 94 liegen, kann der Massentransport eingriffsschonend weitgehend unmittelbar auf der Autobahntrasse abgewickelt werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat insbesondere auch die Einwendungen in Bezug auf die geltend gemachten Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe jeweils unter Heranziehung von Gutachten, die im Auftrag der Vorhabenträger erstellt wurden, im Detail geprüft. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Ansätze und Ergebnisse dieser Gutachten verwendbar sind. Auf Einzelheiten wird im Zusammenhang mit den einzelnen Betrieben eingegangen. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von den geplanten Baumaßnahmen betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar.

Den Forderungen der **Ämter für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut und Passau-Rothalmünster** wird mit den Nebenbestimmungen in A 3. 5 und 3.7 weitgehend entsprochen.

Zu der geforderten Bereitstellung von Ersatzland wird auf die grundsätzlichen Ausführungen unter 3.5.1.2.2 verwiesen. Die Vorhabenträger haben sich insbesondere nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Sie haben sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (A 3.7.1). Für die besonders betroffenen Betriebe steht nach ihren Angaben Ersatzland zur Verfügung.

Die Vorhabenträger haben in Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern (die dabei die Pächter beteiligen können) auch 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 (A 3.7.3).

Das umfangreich anzupassende landwirtschaftliche Wegenetz wird hinsichtlich Breite und Fahrbahnaufbau und Kurvenradien so ausgestaltet, dass es mit den im Straßenverkehr zulässigen landwirtschaftlichen Großmaschinen problemlos genutzt werden kann. Auf die festgestellten Planunterlagen und die nachfolgenden Ausführungen hierzu bei den Einzeleinwendungen darf verwiesen werden.

Erhebliche Nachteile bei der Bewirtschaftung angrenzender landwirtschaftlicher Grundstücke sind durch die Bauvorhaben mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht zu befürchten. Bei der Gestaltung der Ausgleichsflächen wird auf die landwirtschaftliche Nutzung von angrenzenden Flächen Rücksicht genommen (A 3.7.4). Auch durch die auf der Ausgleichsfläche A6/CEF vorgesehene Anlage von extensiv genutzten Grünland- und Ackerflächen wird die Bewirtschaftung der benachbarten landwirtschaftlichen Grundstücke nicht beeinträchtigt.

Die Oberflächenentwässerung der A 94 und der St 2110 hat auch im Bereich der Überführungsbauwerke so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden (A 3.7.2). Die Nebenbestimmung gilt auch für die geplanten Maßnahmen im Bereich der Ausgleichsflächen, die so durchzuführen sind, dass keine nachteiligen Veränderungen durch Vernässungen bzw. Wasserrückstau auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücken eintreten. Vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf wurden die Planunterlagen geprüft.

Die Vorhabenträger haben bei der Auswahl der Kompensationsflächen für die Landwirtschaft besonders geeignete Flächen weitest möglich verschont (siehe auch oben unter 3.4.5.3.4). Die Ausgleichsmaßnahmen A1 bis A4 liegen im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahme im Talraum des Kößlerner Baches auf für die Landwirtschaft nicht oder nur wenig geeigneten Flächen (Restflächen, Hochwasserretentions- und Baustelleneinrichtungsflächen, Flächen im Bereich der überdeckten Tunneldecke). Die Ausgleichsmaßnahme A5 wird auf dem Gelände des ehemaligen Standortübungsplatzes Pocking (Fläche in öffentlicher Hand) ausgeführt. Die Ausgleichsmaßnahme A6/CEF trifft eine gut zu bewirtschaftende Fläche, es hat sich aber kein anderes Grundstück gefunden, das als Ersatzlebensraum für den Kiebitz aus artenschutzrechtlichen Gründen geeignet wäre und den Eigentümer/Pächter weniger treffen würde. Eine extensive landwirtschaftliche Nutzung ist auf der Fläche auch in Zukunft möglich. Die

Ausgleichsmaßnahme A7/CEF ist als Ersatzlebensraum für die Zauneidechse aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich und nimmt nur eine kleine, ungünstig geschnittene Fläche in Anspruch. Ausgleichsmaßnahmen für die Seitenentnahmen sind auf den Abbauflächen vorgesehen, ohne dass weitere landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden müssen. Die vorgeschlagenen Ersatzzahlungen sind deshalb nicht erforderlich.

Die Hinweise zum Bodenschutz wurden mit den Nebenbestimmungen unter A 3.5 berücksichtigt. Die Einhaltung dieser Nebenbestimmungen kann nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde von den staatlichen Vorhabenträgern (vertreten durch Autobahndirektion und Staatliches Bauamt) sichergestellt werden, weil sie ausreichend Erfahrung im Umgang mit Boden aus vergleichbaren Straßenbauprojekten bereits haben. Eine externe bodenkundliche Baubegleitung wird deshalb nicht für erforderlich gehalten.

Nach den festgestellten Plänen ist vorgesehen, auf der Westseite der Autobahn von Bau-km 21+871 bis Bau-km 22+071 im Anschluss an den Damm der B12alt mit überschüssigem Oberboden einen 2 m hohen Schutzwall zu schütten. Ferner sollen die Innenflächen der Anschlussstelle B 12 aufgefüllt bzw. landschaftsgerecht gestaltet werden. Entsprechend der Nebenbestimmung A 3.5.4 haben die Vorhabenträger weiteren überschüssigen Oberboden soweit möglich wieder auf landwirtschaftlich genutzte Flächen aufzubringen. Darüber hinaus anfallender Humus soll in der Seitenentnahmefläche SE 1 landschaftsgerecht eingebaut werden. Auf einem Drittel der 4,2 ha großen Abbaufläche wird Mischwald mit gestuftem Waldmantel aufgeforstet. Die anderen Bereiche werden mit Rohboden- und mageren Wiesenflächen, einer großen Streuobstwiese, einzelnen Baum- und Gehölzpflanzungen sowie Sonderstrukturen für die Zauneidechse abwechslungsreich gestaltet und renaturiert. Weil die befürchtete erhebliche Nitratanreicherung des Grundwassers dabei nicht zu besorgen ist, können die Vorhabenträger nicht zur Einrichtung der geforderten weiteren Grundwasserbeobachtungsstelle verpflichtet werden.

Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen (A 3.7.5).

Die vorgesehenen Retentionsflächen werden von den Vorhabenträgern erworben. Sie werden zur Eingriffsminimierung künftig auch als Ausgleichsflächen nach Naturschutzrecht genutzt.

Der Forderung nach Verwendung von autochthonem Pflanz- und Saatgut wird entsprochen, soweit entsprechendes Material zur Verfügung steht. Der Forderung auf Verzicht der Verwendung von Weißdorn bei den Heckenpflanzungen wird ebenfalls entsprochen (A 3.4.5).

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahmen, für An- und Durchschneidungen sowie Mehrwege bei der Bewirtschaftung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen haben, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln und nicht im Planfeststellungsverfahren.

Zu den Forderungen des **Bayer. Bauernverbands, Hauptgeschäftsstellen Oberpfalz & Niederbayern**, hinsichtlich einer verbindlichen Gestellung von Ersatzland, eines möglichst sparsamen Flächenverbrauchs, der ordnungsgemäßen Erschließung der Grundstücke auch während der Bauzeit, der Rekultivierung von vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen und des Ausbaustandards des untergeordneten landwirtschaftlichen Wegenetzes, darf zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen Bezug genommen werden. Diesen Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen in A 3.5 und 3.7 zum Teil entsprochen.

Wie gefordert, haben die Vorhabenträger Tauschflächen freihändig erworben und werden den am stärksten betroffenen Betrieben Tauschgrund anbieten. Mehrere Grunderwerbsgeschäfte wurden inzwischen einvernehmlich abgeschlossen.

Die Vorhabenträger haben bei der Auswahl der Kompensationsflächen besonders geeignete Flächen für die Landwirtschaft weitest möglich verschont (A 3.4.5.3.4). Die Ausgleichsmaßnahme A6/CEF ist als Ersatzlebensraum für den Kiebitz aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich. Eine andere, geeignete Fläche konnte nicht gefunden werden. Um Wiederholungen zu vermeiden, darf hierzu auf die Ausführungen unter 3.4.5 Bezug genommen werden. Eine extensive landwirtschaftliche Nutzung ist auf dieser Fläche auch in Zukunft möglich. Die Abwägung zwischen dem Ausgleichserfordernis einerseits und den landwirtschaftlichen und den Belangen des Eigentümers andererseits geht hier zugunsten des Naturschutzes aus.

Die Autobahndirektion Südbayern hat die laut Maßnahmenblatt SE 2 (Planunterlage 12.1) vorgesehene Einschränkung der jagdlichen Nutzung auf der Seitenentnahmefläche 2 insoweit konkretisiert, dass dort die jagdliche Nutzung nicht vollständig ausgeschlossen wird, grundsätzlich aber keine Fütterungsstellen angelegt werden sollen und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers errichtet werden dürfen (Vereinbarungen). Dies ist so auch unter A 3.9.2 festgehalten. Es erfolgen also keine Anordnungen durch den Planfeststellungsbeschluss.

Zum Ausgleich des Massendefizits der Planvorhaben von 450.000 m<sup>3</sup> sind auf den Seitenentnahmeflächen Schambach 1 und 2 Kiesentnahmen sowohl im Trockenabbau als auch im Nassabbau vorgesehen. Die Abbauflächen liegen innerhalb des Vorranggebietes für Kies und Sand KS 17 Kirchham (Regionalplan Donau-Wald). Weil die Abbauflächen nahe an der Trasse der künftigen A 94 liegen, kann der Massentransport weitgehend unmittelbar auf der Autobahntrasse abgewickelt werden. Ausgleichsmaßnahmen für die Kiesentnahmen sind auf den Abbauflächen vorgesehen, so dass weitere landwirtschaftliche Flächen nicht in Anspruch genommen werden müssen. Die vorgeschlagene landwirtschaftliche Folgenutzung auf der Fläche Schambach 1 ist deshalb nicht möglich.

Art und Höhe der Entschädigung für die dauerhaften oder temporären Grundinanspruchnahmen, für den Verlust von Zahlungsansprüchen, für An- und Durchschneidungen sowie Mehrwege bei der Bewirtschaftung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen haben, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Auch das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges und demnach dem

Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (siehe auch 3.5.1.2.1).

Die Forderungen zum Bodenschutz wurden mit den Nebenbestimmungen unter A 3.5 und 3.7.9 berücksichtigt. Die zur Einhaltung dieser Nebenbestimmungen empfohlene Einschaltung von sachkundigen Dritten ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde aber nicht veranlasst, weil die Autobahndirektion und das Staatliche Bauamt aufgrund ihrer bereits vorhandenen Erfahrungen im Umgang mit Boden bei vergleichbaren Straßenbauprojekten die Einhaltung auch selber zuverlässig sicherstellen können.

Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen (A 3.7.5).

Im Rahmen der Baudurchführung beschädigte Grenzsteine haben die Vorhabenträger ebenfalls wieder herzustellen. Genauso die im Zusammenhang mit den Bauvorhaben zu beseitigenden Zäune und Weideeinrichtungen (A 3.7.6 und 3.7.7).

Die Errichtung von Wildschutzzäunen kann den Straßenbulasträgern nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat aber im Anhörungsverfahren angekündigt, dass sie entlang der A 94 Wildschutzzäune errichten wird, wenn die gemäß den Wildschutzzäunrichtlinien erforderliche Mindestwilddichte vorhanden ist. Entlang der St 2110 ist jedoch ein Wildschutzzäun wegen der höhengleichen Kreuzungen und Zufahrten sowie der kurzen Baustrecke nicht sinnvoll.

Die Frage der Wertminderung der Jagdgebiete im Zuge des Baus von Straßen kann nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (Urteil vom 15.02.1996, BayVBl 1996, 761) außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren geklärt werden (siehe auch die Ausführungen unter 3.4.9.6).

Die vom Bauernverband geforderten Haltebuchten (für Züge bis 18 m Länge) in Sichtweite jeweils auf der rechten Seite vor und nach den Überführungsbauwerken über die A 94 sind nicht erforderlich, weil die Straßenüberführungen für den Begegnungsfall mit den heute im Straßenverkehr zulässigen großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausreichend breit dimensioniert sind. Die Kreisstraße PA 62 sowie die GV-Straße Kirchham - B 12 - Leithen erhalten einen Regelquerschnitt mit 5,5 m breiten befestigten Fahrbahnen (Fahrbahnbreite auf dem Bauwerk 6,50 m). Die nutzbare Breite der Rampen wird durch Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken für den erforderlichen Begegnungsfall vergrößert. Die Fahrbahnbreite der abzustufenden B 12 beträgt im Überführungsbereich 6,5 m. Unmittelbar auf dem Bauwerk stehen den Verkehrsteilnehmern 7,0 m zur Verfügung. Die Straßenkreuzungen im Einhausungsbereich der A 94 erfolgen weitgehend geländegleich. Die Sichtverhältnisse sind dort nicht eingeschränkt.

Die Vorhabenträger haben darauf zu achten, dass im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen die Verkehrszeichen möglichst so angebracht werden, dass sie auch für Traktoren und Lkw's (höhere Sitzposition als Pkw) keine Sichtbehinderung darstellen (A 3.7.10).

Zum Einwand, dass durch den geplanten Kiesabbau bei Schambach erhebliche Staubbelastungen verursacht werden und dadurch Ertragsminderungen bei den anliegenden Photovoltaikanlagen entstehen und Kosten für Reinigung der Anlagen anfallen, ist darauf hinzuweisen, dass in unmittelbarer Nähe zur Abbaufäche 1 keine Wohngebäude oder Photovoltaikanlagen liegen und der Abbau auf der Abbaufäche 2, insoweit schonend teilweise als sogenannter Nassabbau vorgesehen ist. Die Erschließung des Abbaugbietes erfolgt über die Kreisstraße PA 62 und die Trasse der A 94. Die Nutzung des übrigen öffentlichen Straßen- und Wegenetzes kann zwar generell nicht ausgeschlossen werden, wird aber bei der Planlösung auf das geringstmögliche Maß reduziert. Die gesamte Fläche wird nach dem Kiesabbau mit dem Ziel Folgenutzung „Natur- und Artenschutz“ („Biotopentwicklung“) gestaltet. Der Bereich der Seitenentnahme (Nassauskiesung) wird dauerhaft als Gewässer bestehen bleiben. Die Abschirmung und Einbindung der Abbaustelle in die Landschaft erfolgt u. a. durch eine umlaufende dichte Gehölzpflanzung. Unzumutbare Staubbelastungen während des zeitlich begrenzten Abbaubetriebes und Massentransportes sind auch für die nächstgelegenen Wohngebäude bei Beachtung der Nebenbestimmung A 3.2.6 und 3.2.10 nicht zu befürchten.

#### 3.4.8 Belange der Gemeinden

##### **Gemeinde Kirchham**

Der von der Gemeinde Kirchham geforderte Wildschutzzaun entlang der A 94 kann im Planfeststellungsverfahren nicht angeordnet werden. Auf die Ausführungen hierzu unter 3.4.9.6 (Belange der Jagd) darf verwiesen werden.

Zum Ausgleich des Massendefizits der Planvorhaben von 450.000 m<sup>3</sup> sind auf den Seitenentnahmeflächen Schambach 1 und 2 Kiesentnahmen sowohl im Trockenabbau als auch im Nassabbau vorgesehen. Die Abbaufächen liegen innerhalb des Vorranggebietes für Kies und Sand KS 17 Kirchham (Regionalplan Donau-Wald). Weil die Abbaufächen nahe an der Trasse der künftigen A 94 liegen, kann der Massentransport eingriffsschonend weitgehend unmittelbar auf der Autobahntrasse abgewickelt werden. Da die Ausgleichsmaßnahmen für die Kiesentnahmen auf den Abbaufächen vorgesehen sind, brauchen weitere landwirtschaftliche Flächen nicht in Anspruch genommen werden.

Zu den von der Gemeinde vorgetragenen Forderungen der Freiwilligen Feuerwehr Kirchham darf auf die Ausführungen zur Ausgestaltung der A 94 im Tunnelbereich bei Tutting unter 3.4.9.3 sowie auf die Nebenbestimmung A 3.2.7 verwiesen werden.

### **Gemeinde Bad Füssing**

Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist, scheidet eine noch weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus.

Die Gemeinde fordert, dass im Rahmen der Straßenbauvorhaben der für den staatlich anerkannten Kurort maximal mögliche Lärmschutz in Form von Lärmschutzwällen/-wänden, Einbau von Flüsterasphalt oder Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgesehen wird. Die Vorhabenträger haben hierzu der Gemeinde mit Schreiben vom 15.1.2015 ergänzende Lärmberechnungen für 15 Immissionsorte im Gemeindegebiet nachgereicht, die am nächsten zur A 94 liegen werden. Die Berechnungen bestätigen, dass auch unter Einbeziehung der Auswirkungen des Folgeabschnittes der A 94 (Kirchham - Pocking) in den mindestens 1 km von der A 94 entfernt liegenden, besonders zu schützenden, Kurgebietsbereichen Bad Füssings die Grenzwerte für Kurgebiete (57/47 dB(A)) deutlich unterschritten werden. Die geforderten zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen können durch die Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet werden.

Zu den Einwendungen und Forderungen der Gemeinde hinsichtlich der Trinkwassergewinnungsanlage bzw. des Wasserschutzgebietes Safferstetten darf auf die nachfolgenden Ausführungen unter 3.4.9.1 sowie die Nebenbestimmungen unter 3.3 Bezug genommen werden.

### **Stadt Pocking**

Das Überführungsbauwerk K 25/1 im Zuge der GVS Kirchham - B 12 - Leithen erhält nach den Planunterlagen im Bauwerksbereich eine Fahrbahnbreite von 6,50 m (entspricht dem Konzept des Schreibens vom 14.10.2010 der Autobahndirektion an die Stadt Pocking) und ist damit für den Begegnungsfall mit den heute im Straßenverkehr zulässigen großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausreichend breit dimensioniert.

Dass während der Bauzeit der A 94 und einer Sperrung der bestehenden B 12 während der Verlegungsarbeiten erhebliche Verkehrsverlagerungen auf die GVS Anzing - Thalling oder das übrige untergeordnete Straßennetz stattfinden werden, ist nach den Erklärungen der Autobahndirektion nicht zu befürchten. Bei baubedingten Sperrungen der B 12 sollen wegen der hohen Verkehrsbedeutung örtliche Überleitungen über temporäre Ersatzstraßen geschaffen werden. Auf die Nebenbestimmung A 3.2.8 wird im Übrigen verwiesen.

### **Markt Rothalmünster**

Wie gefordert, haben die Vorhabenträger das Umleitungskonzept sowie die Beschilderung der Umleitungsstrecken im Zuge der Bauausführungsplanung in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden und dem Landratsamt festzulegen. Auf eine möglichst kurzzeitige Sperrung der St 2110 haben sie zu achten.

Vor Baubeginn ist der Zustand des Straßennetzes zu dokumentieren. Für Schäden die aufgrund von Umleitungsverkehr verursacht werden, gelten § 14 FStrG bzw. Art. 34 BayStrWG (A 3.2.8). Die Vorhabenträger haben erklärt, dass Schäden, die auf Baustellenverkehr zurückzuführen sind, ausgeglichen werden.

Über die Errichtung touristischer Hinweistafeln kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden. Entsprechende Anträge sind an die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu richten.



Die **Gemeinde Malching** hat keine Einwendungen erhoben.

#### 3.4.9 Sonstige öffentliche Belange

##### 3.4.9.1 Trinkwasserversorgungsunternehmen / Wasserschutzgebiete

#### **Trinkwassergewinnungsanlage der Gemeinde Bad Füssing in Bad Füssing, Eggfing/Wasserschutzgebiet Safferstetten**

Zwischen Bau-km 22+500 und 23+300 muss die A 94 mangels vertretbarer Alternativen (C 3.4.2) im nördlichen Randbereich der weiteren Schutzzone III B des Wasserschutzgebietes „Safferstetten“ der **Gemeinde Bad Füssing** geführt werden. Die Anpassung der GVS Erlbacher Straße erfolgt in Teilbereichen ebenfalls in der Schutzzone. Im Bereich Tutting muss die Fahrbahn der A 94 zur Vermeidung einer erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigung der Landschaft, des Ortsbildes und des Wohnumfeldes von Tutting zudem in Tieflage in einer Einhausung verlaufen. Weil der Autobahntunnel den Grundwasserstrom behindern würde, werden in das Bauwerk acht Grundwasserüberleitungen (Dükerung) eingefügt. Das Bauwerk soll zur Minimierung der Auswirkungen auf das Grundwasser in fünf Bauabschnitten errichtet werden.

Nach § 4 i. V. m. § 3 Nrn. 2, 5.1 und 6 der Verordnung des Landratsamtes Passau vom 12.4.1995 werden die Straßenbaumaßnahmen in der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Safferstetten erlaubt, wenn die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) beachtet werden. Wie vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf bestätigt, berücksichtigt die vorliegende Planung die Vorgaben der RiStWag 2002, so dass die Ausführung im Wasserschutzgebiet zulässig ist.

Im Rahmen von mehreren Abstimmungen und Besprechungen zwischen Vorhabenträger, Wasserwirtschaftsamt, Wasserversorger und Planfeststellungsbehörde konnten die in der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes vom 28.3.2014 angesprochenen offenen Punkte weitgehend aufgeklärt werden. Auf die Stellungnahme der Vorhabenträger vom 27.10.2014 sowie die Niederschrift über den Erörterungstermin darf Bezug genommen werden.

Nach den Nebenbestimmungen unter A 3.3.14 haben die Vorhabenträger bei Bau, Unterhaltung und Betrieb der Bundesautobahn A 94 (einschl. B 12, St 2110 u. GVS Erlbacher Straße) in den Wasserschutzgebieten "Osterholzen" des Zweckverbandes Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe und „Safferstetten“ der Gemeinde Bad Füssing die Verordnungen des Landratsamtes Passau jeweils vom 12.04.1995 in Verbindung mit den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag)“ zu beachten. Den Bau der Vorhaben haben sie möglichst grundwasserschonend durchzuführen.

Dies gilt besonders für den Bereich der Einhausung der A 94 bei Tutting. Die Autobahndirektion Südbayern hat rechtzeitig ein Konzept über Art, Umfang und Ablauf der Beweissicherungsmaßnahmen zu erstellen und dieses Konzept dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf zur Abstimmung vorzulegen.

Wie gefordert, wird das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, der Wasserzweckverband Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe, die Gemeinde Bad Füssing und die Wasserrechtsbehörde sowie das Gesundheitsamt am Landratsamt

Passau von der Autobahndirektion über die Ausführungsplanung rechtzeitig unterrichtet. Die Autobahndirektion wird ferner über den geplanten Bauablauf vor Beginn der Bauarbeiten und in einem etwa vierteljährlichen Turnus vor Ort informieren und gemeinsam ggfs. notwendige Maßnahmen festlegen. Nachträgliche Entscheidungen sind vorbehalten.

Bei Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen sind Beeinträchtigungen für die etwa 5 km von der A 94 entfernt liegende Trinkwassergewinnungsanlage der Gemeinde Bad Füssing durch Bau und Betrieb der Straßenbauvorhaben nicht zu besorgen. Auf die Ausführungen unter 3.4.6 sowie 2.1.4.4 (Umweltverträglichkeitsprüfung) zum Schutzgut Wasser wird ergänzend hingewiesen.

### **Trinkwassergewinnungsanlage der Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe bei Osterholzen/Wasserschutzgebiet Osterholzen**

Zwischen Bau-km 23+000 und 25+500 muss die A 94 mangels vertretbarer Alternativen (C 3.4.2) im nördlichen Randbereich der weiteren Schutzzone III B des Wasserschutzgebietes „Osterholzen“ des **Zweckverbandes Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe** geführt werden. Die Schutzgebietsfläche deckt sich dort teilweise mit jener des Wasserschutzgebietes Safferstetten. Die Verlegung der St 2110, der Bau der Anschlussstelle B 12 und die Überführung der GVS Kirchham - B 12 - Leithen erfolgen in Teilbereichen ebenfalls in der Schutzzone. Im Bereich Tutting muss die Fahrbahn der A 94 zur Vermeidung einer erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigung der Landschaft, des Ortsbildes und des Wohnumfeldes von Tutting zudem in Tieflage in einer Einhausung verlaufen. Weil der Autobahntunnel den Grundwasserstrom behindern würde, werden in das Bauwerk im Abstand von etwa 50 m acht Grundwasserüberleitungen (Dükerung) eingefügt. Das Bauwerk soll zur Minimierung der Auswirkungen auf das Grundwasser in fünf Bauabschnitten errichtet werden.

Nach § 4 i. V. m. § 3 Nrn. 2, 5.1 und 6.1 der Verordnung des Landratsamtes Passau vom 12.4.1995 werden die Straßenbaumaßnahmen in der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Osterholzen erlaubt, wenn die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) beachtet werden. Wie vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf bestätigt, berücksichtigt die vorliegende Planung die Vorgaben der RiStWag 2002 so dass die Ausführung im Wasserschutzgebiet zulässig ist.

Im Rahmen von mehreren Abstimmungen und Besprechungen zwischen Vorhabenträger, Wasserwirtschaftsamt, Wasserversorger und Planfeststellungsbehörde konnten die in der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes vom 28.3.2014 angesprochenen offenen Punkte weitgehend geklärt werden. Auf die Stellungnahme der Vorhabenträger vom 27.10.2014 sowie die Niederschrift über den Erörterungstermin darf Bezug genommen werden.

Nach den Nebenbestimmungen A 3.3.14 haben die Vorhabenträger bei Neubau, Unterhaltung und Betrieb der Bundesautobahn A 94 (einschl. B 12, St 2110 u. GVS Erlbacher Straße) in den Wasserschutzgebieten "Osterholzen" des Zweckverbandes Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe und „Safferstetten“ der Gemeinde Bad Füssing die Verordnungen des Landratsamtes Passau jeweils vom 12.04.1995 in Verbindung mit den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in

Wassergewinnungsgebieten (RiStWag)“ zu beachten. Den Bau der Vorhaben haben sie möglichst grundwasserschonend durchzuführen.

Dies gilt besonders für den Bereich der Einhausung der A 94 bei Tutting. Die Autobahndirektion Südbayern hat rechtzeitig ein Konzept über Art, Umfang und Ablauf der Beweissicherungsmaßnahmen zu erstellen und dieses Konzept dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf zur Abstimmung vorzulegen.

Wie gefordert, sind das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, der Wasserzweckverband Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe, die Gemeinde Bad Füssing und die Wasserrechtsbehörde sowie das Gesundheitsamt am Landratsamt Passau von der Autobahndirektion über die Ausführungsplanung rechtzeitig zu unterrichten. Die Autobahndirektion wird ferner über den geplanten Bauablauf vor Beginn der Bauarbeiten und in einem etwa vierteljährlichen Turnus vor Ort informieren und gemeinsam ggfs. notwendige Maßnahmen festlegen. Nachträgliche Entscheidungen sind vorbehalten.

Bei Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen sind Beeinträchtigungen für die etwa 2 km vom Tunnel Tutting und etwa 500 m von der anschließenden (über Gelände verlaufenden) Autobahntrasse Richtung Pocking entfernt liegende Trinkwassergewinnungsanlage des Wasserzweckverbandes Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe durch Bau und Betrieb der Straßenbauvorhaben nicht zu besorgen. Auf die Ausführungen unter 3.4.6 sowie 2.1.4.4 (Umweltverträglichkeitsprüfung) zum Schutzgut Wasser wird ergänzend hingewiesen.

Straßenbaubedingte Änderungen an vorhandenen Leitungen sind im Planfeststellungsverfahren nur hinsichtlich des „Ob und Wie“ zu entscheiden. Über die Kostentragung der notwendigen Änderungen und Schutzmaßnahmen an den Ver- und Entsorgungsleitungen des Zweckverbandes kann hingegen in der Planfeststellung nicht entschieden werden, sondern es gilt entweder das (bürgerlich-rechtliche) Sondernutzungsrecht für Leitungen in der Straße oder das Entschädigungsrecht für Leitungen außerhalb von Straßengrundstücken.

Im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 7.2) BWVNr. 4.4.2 und im Lageplan 7.1, Blatt 1 wurden, wie gefordert, die Angaben zur Wasserleitung auf DN 150 PVC korrigiert (Deckblätter vom 2.3.2015).

Nach den Nebenbestimmungen A 3.8.3.5 haben die Vorhabenträger bei der Bauausführung auf die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen der Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe Rücksicht zu nehmen. Ein ungehinderter Zugang zu bestehenden und neuen Leitungen, Schächten und Hydranten muss jederzeit möglich sein.

Die genaue künftige Lage der zu verlegenden Wasserleitungen ist mit der Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe abzustimmen. Die Leitungen sollen, wenn möglich, in Grundstücke der öffentlichen Hand gelegt werden. Leitungen einschließlich Schutzstreifen in Privatgrund sind zur dinglichen Sicherung vorgesehen (Gründerwerksunterlagen). Bei Leitungen im Straßengrund werden Gestattungsverträge abgeschlossen.

Im Rahmen der geplanten Anpassung der Wasserleitung BWVNr. 4.4.4 ist als Ersatz für den bestehenden Schacht zwischen der A 94 und der verlegten B 12 (künftig

Staatsstraße) auf öffentlichem Grund ein neues Schachtbauwerk zu errichten. Der neue Schacht muss über eine Zufahrt von der künftigen Staatsstraße aus jederzeit anfahrbar sein. Die verlegte Leitung ist in duktilem Guss auszuführen.

Zur Dimensionierung der geplanten Wasserleitung BWVNr. 4.4.5 ist der Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe der Wasserbedarf rechtzeitig mitzuteilen.

#### 3.4.9.2 Träger von Versorgungsleitungen (außer Wasserversorgung)

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

Im Bereich der Einhausung Tutting wird der Abwasserfreispiegelkanal DN 600 des **Zweckverbandes Abwasserbeseitigung Kößlerner Bach** von der A 94 gekreuzt. Die Autobahndirektion hat auf diese Abwasserleitung Rücksicht zu nehmen und das vorhandene geringe Gefälle der Leitung darf im Rahmen der ggf. notwendigen Anpassungsmaßnahmen nicht weiter verringert werden. Auf einen ausreichend tragfähigen Untergrund ist bei einer Leitungsumlegung zu achten (A 3.8.3.1). In den festgestellten Plänen wird davon ausgegangen, dass der Kanal weiterhin im Freispiegelgefälle verlaufen kann. Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

Damit die notwendigen Anpassungsmaßnahmen rechtzeitig abgestimmt werden können, ist der Baubeginn dem Zweckverband frühzeitig mitzuteilen (A 3.1.5).

Zur geplanten Entsorgung des Abwassers des Betriebsgebäudes der Einhausung Tutting über das Leitungsnetz des Zweckverbandes hat die Autobahndirektion in der Stellungnahme vom 25.4.2013 zugesichert, dass sie die Bestimmungen der Verbandssatzung vom 18.11.2004 sowie die Regelungen in der Zweckvereinbarung zwischen der Gemeinde Bad Füssing und dem Zweckverband vom 7.12.2004 beachten wird.

Auf die vorhandenen Telekommunikationsleitungen der **Telekom Deutschland GmbH** haben die Vorhabenträger bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Ein ungehinderter Zugang zu den Leitungen muss jederzeit möglich sein.

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 (A 3.8.3.2).

Damit die notwendigen Anpassungsmaßnahmen rechtzeitig abgestimmt werden können, ist der Beginn der Bauarbeiten der Telekom Technik GmbH frühzeitig mitzuteilen (A 3.1.1).

Im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 7.2) wurde, wie gefordert, unter den BWVNr. 4.1.7 und 4.1.8 ein Hinweis auf die von der Telekom geplanten zusätzlichen Telekommunikationslinien aufgenommen (Deckblätter vom 2.3.2015).

Auf die Stromanlagen der **Bayernwerk AG** haben die Vorhabenträger Rücksicht zu nehmen. Der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die Detailplanung der ggf. notwendigen Sicherungs- bzw.

Umbaumaßnahmen ist mindestens 6 Monate vor Baubeginn mit dem Netzcenter Eggenfelden abzustimmen (A 3.1.2 und 3.8.3.3).

Den Forderungen der **Energienetze Bayern GmbH** wird mit den Nebenbestimmungen A 3.1.4 und 3.8.3.4 wie folgt entsprochen:

Die Sicherheit des Anlagenbestandes der betroffenen Gasleitungen darf durch die Straßenbauten nicht beeinträchtigt werden. Die Detailplanung der Leitungssicherungen und -anpassungen ist rechtzeitig mit der Energienetze Bayern GmbH abzustimmen.

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

Soweit bisherige Straßenflächen entwidmet werden, haben die Vorhabenträger die Gasleitung vor Veräußerung des Grundstücks an Dritte dinglich zu sichern.

Die Trassenführungen der zu verlegenden Gasleitungen BWVNr. 4.3.1 und 4.3.2 wurden aufgrund der Erkenntnisse im Anhörungsverfahren im Einvernehmen mit der Energienetze Bayern GmbH geringfügig angepasst. Auf die mit den Deckblättern vom 2.3.2015 geänderten Planunterlagen wird hingewiesen.

In den Deckblättern zum Grunderwerbsplan sowie zum Grunderwerbsverzeichnis wurden die Schutzstreifen für die Gasleitungen als dauernd zu belastende Grundstücksflächen ergänzt. Auch die während der Baudurchführung vorübergehend benötigten Arbeitsflächen für die Anbindung an die Bestandsleitungen sowie die Flächen für Baustelleneinrichtung wurden in den Plan aufgenommen.

Im Bauwerksverzeichnis wurde unter den BWVNr. 4.3.1 und 4.3.2 klargestellt, dass nur in den Kreuzungsbereichen mit der A 94 Schutzrohre eingebaut werden.

Wie gefordert, wurde auch der Leitungsverlauf der zu verlegenden Gasleitung BWVNr. 4.3.2 so angepasst, dass er von der neuen Kreuzungsstelle mit der A 94 bei Bau-km 24+790 ohne weitere Knickpunkte in gerader Linie südlich parallel der A 94 zur Bestandsleitung führt (Deckblatt vom 2.3.2015 zum Lageplan 7.1, Blatt 3a).

#### 3.4.9.3 Ausgestaltung der A 94 im Tunnelbereich bei Tutting - Brandschutz

Die geplante Ausgestaltung der Einhausungsstrecke der A 94 ist im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) ab Seite 47 näher beschrieben.

Zu den Hinweisen und Forderungen des **Kreisbrandrates des Landkreises Passau** und der **Freiwilligen Feuerwehr Kirchham** zum abwehrenden Brandschutz darf auf die Nebenbestimmung A 3.2.7 verwiesen werden. Die Autobahndirektion hat also bei der Ausgestaltung des Tunnels insbesondere auch hinsichtlich des Brandschutzes die aktuell geltenden Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) zu beachten.

Die Errichtung einer Notauffahrt in Richtung Passau, wie sie die Freiwillige Feuerwehr Kirchham fordert, kann vom Vorhabenträger der A 94 nicht verlangt werden, weil die zusätzliche Auffahrt bei den örtlichen Gegebenheiten (baulicher

Lärmschutz für Tutting, Einschnittsbereich, Grundwasserwanne, langer Zufahrtsweg etc.) nur sehr schwierig verwirklicht werden könnte und aufwändig wäre. Zudem wäre es in den Wintermonaten schwierig, jederzeit die Befahrbarkeit (Winterdienst) zu gewährleisten. Auch eine bauliche Absperrung wäre notwendig, um ein unbefugtes Benutzen der Notzufahrt durch Verkehrsteilnehmer zu unterbinden.

Die in der VollzBekBayFwG unter 1.2 geforderte Hilfsfrist von 10 Minuten kann bei der Planlösung durch die Zufahrt zur Einhausung aus Richtung Westen durch die FFW Malching sowie aus Richtung Osten durch die FFW Kirchham gewährleistet werden.

Mit den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln soll eine nach einheitlichen Grundsätzen und Kriterien entworfene Ausstattung der Straßentunnel erreicht werden. Die Richtlinien sind aber kein starrer Maßstab. Bei ihrer Anwendung sind vielmehr die vielfältigen und unterschiedlichen Anforderungen aus Verkehrsqualität, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit sowie aus den Umweltbedingungen ausgewogen zu berücksichtigen und in ein Gesamtsicherheitskonzept einzubinden. Die Autobahndirektion hat insoweit den Bauwerksentwurf für den Tunnel dem Kreisbrandrat des Landkreises Passau vorzustellen um die in der Stellungnahme vom 27.5.2013 angesprochenen Detailfragen zum Brandschutz rechtzeitig abzuklären. Nachträgliche Entscheidungen durch die Planfeststellungsbehörde bleiben hierzu vorbehalten.

#### 3.4.9.4 Denkmalschutz

Nach Mitteilung des **Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege** quert die A 94 unmittelbar drei bekannte Bodendenkmäler, zwei weitere Bodendenkmäler befinden sich in der Nähe der Autobahntrasse. Im Bereich der Ausgleichsfläche A5 sind die Wüstung Ainsen (D-2-7645-0154) sowie eine Befestigungsanlage (D-2-7645-0051) betroffen. Ferner werden wegen der „besonderen Siedlungsgunst“ weitere Bodendenkmäler vermutet.

Der Neubau der A 94 und die Verlegung der St 2110 können auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für die Vorhaben sprechenden Belange (B 3.3) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung der Vorhaben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

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

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

bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (A 3.8.1) vorgesehenen Maßgaben. Auf die unter A 3.9.1 festgehaltene Zusage der Autobahndirektion, im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung für die Ausgleichsmaßnahme A5 zu prüfen, ob eine Bezugnahme der geplanten Maßnahme auf die historische Wegeführung und die ehemaligen Hofstellen von Ainsen möglich ist, wird ergänzend hingewiesen. Auch im Bereich der Befestigungsanlage wird die Autobahndirektion beim geplanten Waldumbau insoweit schonend vorgehen.

Die angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, von den Vorhabenträgern 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 die Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabenträgern und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten können die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabenträgern und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zudem erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die die Vorhabenträger keine Voruntersuchungen durchführen müssen (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

#### 3.4.9.5 Fischerei

Die Fischereiberechtigten wurden, wie vom **Bezirk Niederbayern - Fachberatung für Fischerei** - gefordert, im Anhörungsverfahren beteiligt.

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

Die Vorhabenträger haben vor Baubeginn eine verantwortliche ökologische Baubegleitung zu bestellen. Die ökologische Baubegleitung hat insbesondere auch auf die Durchführung der Maßnahmen an Gewässern zu achten (A 3.4.6).

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

Nach den Nebenbestimmungen unter A 3.2 sind vor Beginn der Erdarbeiten wirksame Sand- und Schlammfänge zu errichten, bei den Bauarbeiten dürfen

Baumaterialien im Gewässer nicht abgelagert werden und bei Betonarbeiten darf keine Betonschlempe oder Wasser mit pH-Werten über 8,5 in Gewässer eingeleitet werden. Die Böschungen sind unverzüglich nach Beendigung der Erdarbeiten durch Ansaat und standortgerechte Bepflanzung vor Abschwemmungen zu sichern.

Das in Gewässer/Grundwasser eingeleitete Oberflächenwasser ist so zu behandeln, dass die Anforderungen des ATV-DVWK-Merkblattes M 153 eingehalten werden (Nebenbestimmung A 4.1.3.3).

Vor Trockenlegung von Gewässerabschnitten und bei Gefahr von Fischsterben ist das Gewässer im Einvernehmen mit dem Fischereiberechtigten abzufischen. Die Fische sind zu bergen und in geeignete Gewässerabschnitte umzusetzen (A 3.2.5).

Das verlegte Gewässerbett des Kößlerner Baches ist so zu gestalten, dass die biologische Durchgängigkeit und die Lebensraumfunktionen gewährleistet sind (A 3.3).

Zur Forderung des **Landesfischereiverbandes Bayern e. V.** nach einer fischottergerechten Gestaltung der Durchlässe ist anzumerken, dass die einzige für den Fischotter als potenzieller Wander- und Ausbreitungsweg anzusehende Struktur im Planfeststellungsabschnitt der Kößlerner Bach dargestellt. Dieser wird nach den festgestellten Planunterlagen über die vorgesehene Einhausung bei Tutting in naturnaher Gestaltung überführt. Hier ist also eine gefahrlose Querung durch möglicherweise aus der Innaue zuwandernde Fischotter möglich. An allen anderen Querungen von Gräben ist eine fischottergerechte Gestaltung nicht erforderlich.

Nach den festgestellten Planunterlagen ist zur Vermeidung von weiteren Eingriffen in private Grundflächen (zur Schaffung von Ausgleichsmaßnahmen) bei der Renaturierung der Seitenentnahmefläche Schambach 2 als Folgenutzung „Natur- und Artenschutz, Biotopentwicklung“ vorgesehen (siehe Maßnahmenblatt SE 2). Eine Freizeitnutzung bzw. eine fischereiliche Nutzung soll zur Sicherstellung des Kompensationserfolgs auf der entstehenden etwa 3 ha großen Gewässerfläche ausgeschlossen werden. Diese Entscheidung der Vorhabenträger (Grundeigentümer) ist sachgerecht und kann von der Planfeststellungsbehörde wegen der naturschutzfachlichen Notwendigkeit angeordnet werden (BayVGH vom 6.3.1990 Az. 8 B 87.01384) damit der Erfolg bzw. Kompensationszweck erreicht wird. Mögliche künftige Hege- und Pflegeverpflichtungen nach dem Fischereigesetz für Bayern sind durch die Vorhabenträger als Grundeigentümer zu erfüllen.

#### 3.4.9.6 Jagd

Die Errichtung von Wildschutzzäunen kann den Straßenbaulastträgern nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat aber im Anhörungsverfahren angekündigt, dass sie entlang der A 94 Wildschutzzäune errichten wird, wenn die gemäß den Wildschutzzäunrichtlinien erforderliche Mindestwilddicke vorhanden ist. Entlang der Staatsstraße 2110 ist dagegen wegen der höhengleichen Kreuzungen und der Zufahrten sowie wegen der kurzen Baustrecke ein Wildschutzzäun nicht sinnvoll.

Die Frage der Wertminderung der Jagdgebiete im Zuge des Baus von Straßen ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (Urteil vom 15.02.1996, BayVBI 1996, 761) außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen



Verfahren zu klären. Für die Betroffenen entstehen dadurch keine Nachteile, denn auch im Entschädigungsverfahren bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten.

Für die Planfeststellung ist wichtig, ob die negativen Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht durch andere Trassierung, Gestaltung usw. mit verhältnismäßigem Aufwand vermieden oder vermindert werden könnten. Insoweit ist insbesondere festzuhalten, dass wegen der hier zu erwartenden Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht nicht auf die Ausführung der Vorhaben verzichtet werden muss und eine schonendere Trassierung oder Gestaltung der Vorhaben nicht vertretbar erscheint.

Zur Forderung der **unteren Jagdbehörde des Landratsamtes Passau** auf Errichtung eines Verkehrsschutzzaunes entlang der A 94 und zumindest im Kreuzungsbereich mit der St 2110 auch entlang der Staatsstraße, darf auf die obigen Ausführungen hingewiesen werden. Die Autobahndirektion Südbayern wird also entlang der A 94 Wildschutzzäune errichten, wenn die gemäß den Wildschutzzäunrichtlinien erforderliche Mindestwilddichte vorhanden ist. Von einer entsprechend hohen Wilddichte kann nach den vorliegenden Unterlagen ausgegangen werden. Entlang der St 2110 ist aber wegen der höhengleichen Kreuzungen und der Zufahrten sowie wegen der kurzen Baustrecke ein Wildschutzzäun nicht praktikabel, weil er mehrmals unterbrochen wäre. Ggf. sind im Übergangsbereich zur Autobahn auch entlang der St 2110 Wildschutzzäune geboten.

Die A 94 mit den Wildschutzzäunen, die zwar in der Planfeststellung grundsätzlich nicht angeordnet werden, im bereits fertiggestellten Abschnitt Kühstein - Malching aber errichtet wurden und mit dem auch im Abschnitt Malching - Kirchham zu rechnen ist, führen zu einer Zunahme der Zerschneidungswirkung bzw. einer weitgehenden Unterbindung von Wander- und Austauschbeziehungen zwischen dem Inntal und dem Tertiärhügelland. Da für einzelne Arten eine leistungsfähige Vernetzungsachse notwendig ist, um langfristig einen ausreichenden Austausch zu ermöglichen, hat die Autobahndirektion bereits im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den Autobahnabschnitt Kühstein - Malching im Jahr 2006 nähere Untersuchungen dazu angestellt. Als Untersuchungsraum wurde der gesamte Autobahnabschnitt zwischen Prienbach bei Simbach a. Inn und der A 3 festgelegt. Eingeflossen in diese Untersuchung sind die Aussagen zum Biotopverbund des Arten- und Biotopschutzprogramms für die Landkreise Rottal-Inn und Passau, die Ergebnisse eines Gutachtens zu modellierten möglichen Weitwanderstrecken von Rothirsch (zwischen Simbach und Pocking nicht vorkommend) und Luchs des Bayer. Landesamtes für Umwelt sowie die tatsächlich ermittelten Wildwechsel (insbesondere Rehwild) entlang der Strecke. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass unabhängig von der technischen Realisierbarkeit der Streckenbereich der A 94 bei Ering im Landkreis Rottal-Inn mit Abstand am günstigsten für die Errichtung einer möglichen sog. Grünbrücke zu werten ist, weil dort die Hauptwildwechselbereiche liegen und die nördlichen Waldgebiete auch am weitesten in Richtung der Innauen vorspringen. Im Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der A 94 von Kühstein bis Malching vom 7.12.2006 ist deshalb hierzu festgehalten, dass der Vorhabenträger die (westlich) anschließenden Bauabschnitte der A 94 so zu planen hat, dass die Aufrechterhaltung von Wildwechseln und Austauschbeziehungen gewährleistet ist. Östlich von Kühstein wurde im Planfeststellungsabschnitt Kühstein - Malching bei Bau-km 15+296 eine Unterführung mit 4 m lichter Höhe und 12 m

lichter Weite als Querungshilfe für Wildtiere hergestellt (Änderungsbeschluss vom 23.6.2008 Nr. 32-4354.11-5/ A 94).

Im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes zwischen Malching und Kirchham liegen weniger günstige Bedingungen vor. Insbesondere ist ein solcher übergeordneter Verbund in Nord-Südrichtung zwischen Inntalleite und Innauen hier nicht vorhanden. Im etwa 6 km langen Planfeststellungsabschnitt sind nach den festgestellten Planunterlagen zwei Durchlässe mit 1,20 m Durchmesser sowie bei Reith ein Brückenbauwerk (LH 1,50 m, LW 3,00 m) vorgesehen. Eine weitere Querungsmöglichkeit für Wildtiere in diesem Bereich stellt die 450 m lange Einhausungstrecke der A 94 bei Tutting dar. Die alte B 12 wird dort künftig erheblich weniger Verkehr haben. Die geforderte zusätzliche Grünbrücke im Bereich zwischen Schambach und Tutting oder der Einbau weiterer Durchlässe DN 1200 wäre nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde bei dieser Sachlage unverhältnismäßig und wegen der hohen Kosten nicht vertretbar.

Wegen der im Zuge der Kompensationsmaßnahme SE 2 vorgesehenen Beschränkungen der Jagdausübung wurden die Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass solche Verbote nur im Rahmen des § 20 BJagdG möglich wären. Somit kann nur der Weg über Vereinbarungen mit den Jagdpächtern gewählt werden.

#### 3.4.9.7 Wald

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

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

Durch die geplanten Straßenbaumaßnahmen werden Waldflächen im Bereich der Innhangleite in Anspruch genommen. Dabei gehen 0,60 ha für den Neubau der A 94 und 0,77 ha für die Verlegung der St 2110 (insgesamt 1,37 ha) Waldflächen im Sinne des Art. 2 BayWaldG für die Verkehrsflächen und die Böschungen verloren (Rodung). Dies lässt sich nicht vermeiden oder reduzieren (C 3.4.2). Die Rodung erfolgt aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit.

Zur Erhaltung der mit den Waldflächen im Naturraum verbundenen ökologischen Funktionen ist die Neuanlage von Waldflächen vorgesehen. Im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen SE1, A1-St, A2-St und E1-St werden auf insgesamt 2,41 ha Fläche naturnahe Waldbestände neu gegründet, die als Wald gemäß Art. 2 BayWaldG gewertet werden. Hiervon werden 1,48 ha dem Neubau der A 94 und 0,93 ha der Verlegung der St 2110 zugeordnet.

Bei der weiteren Detailplanung der Ausgleichspflanzungen sowie deren Pflege ist, wie gefordert, das **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Passau - Rothalmünster** zu beteiligen. Hierzu sind dem Amt entsprechende Planunterlagen zu übermitteln und Beginn und Ende der Pflanz- und Pflegearbeiten jeweils anzuzeigen (Nebenbestimmung A 3.8.2).

Eine ordnungsgemäße Erschließung der betroffenen Waldgrundstücke haben die Vorhabenträger in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern sicherzustellen (A 3.7.3).

Die **Schutzgemeinschaft Deutscher Wald** ist mit den geplanten Kompensationsmaßnahmen einverstanden.

### **3.5 Private Einwendungen**

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

3.5.1.1 Flächenverlust

Für den Neubau der A 94 und die Verlegung der St 2110 werden insgesamt rund 74 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch die Straßenbaumaßnahmen entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird zum Teil bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

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

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

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich evtl. Nebeneinkünfte (Ferien auf dem Bauernhof, Pensionspferdehaltung) abzüglich der Festkosten, eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 €/Jahr ergeben. Die Verhältnisse in der Landwirtschaft lassen derzeit jedoch entsprechende Gewinne bei einer Vielzahl von Betrieben nicht zu, so dass man die Existenzfähigkeit eines Betriebes in Zweifelsfällen zugunsten des Betriebes bereits ab einer Eigenkapitalbildung von 5.000 €/Jahr annimmt oder anhand der durchschnittlichen Privatentnahmen der Betriebsleiterfamilie (rund 20.000 €/Jahr) oder sogar nur der Entnahmen für die Lebenshaltung (rund 15.000 €/Jahr) misst. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-

Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 22.000 € bis 25.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 25.000 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

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

Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen können in der Regel von einem Betrieb verkraftet werden (BVerwG vom 14.4.2010, Az. 9 A 13.08).

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u. U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen. Auf die nachfolgenden Erwägungen zu den einzelnen Betrieben wird ergänzend verwiesen. Die Vorhabenträger haben nachgewiesen, dass für alle Betriebe mit angenommener Existenzgefährdung ausreichend Ersatzland zur Verfügung steht und den Betroffenen angeboten wird.

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.

### 3.5.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

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

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

Lärmschutzauflagen sind unter C 3.4.4 behandelt.

#### 3.5.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen der planfestgestellten Vorhaben, 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.

#### 3.5.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

#### 3.5.1.2.3 Umwege

Bei der Planung der A 94 und der St 2110 wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

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

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die bisherige B 12 bleibt als Verkehrsweg erhalten. 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. Auch im Zusammenhang mit der Verlegung der St 2110 werden keine Zufahrten ersatzlos entzogen.

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.

#### 3.5.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 3.7.4 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

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

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54). Die Auflage A 3.7.4 verlangt insoweit mehr Rücksichtnahme von den Vorhabenträgern.

#### 3.5.1.2.5 Vertretungskosten

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Rechtsvertretungskosten kann den Straßenbaulastträgern nicht auferlegt werden.

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden.

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

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

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

### 3.5.2 Einzelne Einwender

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

Zu den für alle Mandanten erhobenen Einwendungen ist festzustellen:

Die **Planrechtfertigung** für die Straßenbauvorhaben haben die Einwender selbst nicht in Frage gestellt. Sowohl der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Malching und Kirchham als auch die Verlegung der Staatsstraße 2110 bei Tutting sind notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trassen aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (3.4.2).

Der aktuell gültige **Bedarfsplan** sieht für die A 94 im Abschnitt Simbach am Inn - Pocking (A 3) unterschiedliche Dringlichkeiten vor („längs geteilte Dringlichkeit“). Vordringlicher Bedarf besteht für die Strecke Malching - Tutting (Planfeststellungsabschnitt) für einen einbahnigen Querschnitt (02KK). Der Endausbau zum zweibahnigen Querschnitt mit beidseitigen Standstreifen (RQ 26) soll laut dem Bedarfsplan in einer zweiten Baustufe („weiterer Bedarf“) erfolgen. Im Teilabschnitt Kühstein - Malching ist der Neubau der Autobahn inzwischen in zwei zeitlich relativ kurz hintereinander liegenden Baustufen verwirklicht worden. Seit 2013 ist die A 94 in diesem Teilabschnitt Kühstein/Malching mit der 2. Fahrbahn fertiggestellt.

Im Abschnitt Tutting - Pocking (A 3) ist die A 94 zweibahnig als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Für den Neubau der A 94 im Teilabschnitt Malching - Tutting (Kirchham) geht die Autobahndirektion Südbayern davon aus, dass die Straße in einem Zug zweibahnig hergestellt werden wird, weil Übergangs- oder Zwischenlösungen insb. im Bereich der Einhausung Tutting, in deren Bereich auch die St 2110 verlegt wird, mit Eingriffen ins Grundwasser und in Trinkwasserschutzgebiete und Anpassungen des Wegenetzes sonst erhebliche technische Probleme und Doppelaufwendungen bzw. massive Mehrkosten verursachen würden und eine Baudurchführung in „zwei

Hälften“ mit entsprechend langer Bauzeit den betroffenen Anliegern auch nicht zugemutet werden sollte. Die Planung mit der Einhausung ist erst nach Bekanntgabe des Bedarfsplans entstanden und führt zu einer grundlegend anderen Sachlage als bei Festlegung der längsgeteilten Dringlichkeit.

Wegen dieser praktischen Umsetzungserfordernisse hat der Vorhabenträger die volle Planfeststellung der A 94 im endgültigen Zustand beantragt um die Einhausung und die Anschlussstrecken vernünftig bauen zu können. Diese Planfeststellung ist hier rechtmäßig, weil bereits alle Voraussetzungen für den Bau der zweibahnigen Autobahn gegeben sind, also insbesondere die Planrechtfertigung, die Beachtung des materiell anwendbaren Rechts und die Beachtung des Abwägungsgebotes. Auch bei den Vorhaben im weiteren Bedarf ist die Bedarfsfeststellung gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrG für die Planfeststellung verbindlich (BayVGH vom 19.7.2006 Az. 8 A 06.40015). Auf der Grundlage des Bedarfsplans ist nach den derzeitigen Erkenntnissen mit der Finanzierung und dem Bau innerhalb der Frist des § 17c Nr. 4 FStrG a. F. (jetzt Art. 75 Abs. 4 BayStrWG - max. 10 Jahre) zu rechnen. Das beschriebene Vorgehen ist vernünftigerweise geboten bzw. die vollständige Behandlung der A 94 ist zumindest in der Planfeststellung aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit hier erforderlich und den Betroffenen zumutbar und zum Teil von Vorteil für sie.

Der Forderung, den erforderlichen Grunderwerb für die erste Ausbaustufe konkret aufzuzeigen und im Rahmen dieser Planfeststellung nur über die Abtretungsflächen für die erste Fahrbahn zu entscheiden, muss aus den bereits geschilderten Gründen nicht entsprochen werden. Auch eine Einschränkung der enteignungsrechtlichen Vorwirkung ist nicht geboten und wäre auch praktisch schwierig. In Anbetracht der (gestuften) Bindungswirkung des Bedarfsplans und der in den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (vom 24.11.1989, DVBL 1990, Seiten 424 ff. und vom 20.5.1999, NVwZ 2000, 555) und des OVG Koblenz (vom 12.5.2005, NuR 2006, Seiten 54 ff.) aufgestellten Grundsätze (Fallkonstellation von der vorliegenden allerdings jeweils abweichend), ist hier die Planfeststellung des endgültigen Zustandes der A 94 zulässig und wegen dieser besonderen Sach- und Interessenlage geboten und zumutbar. Für den Fall, dass nur eine Fahrbahn der A 94 gebaut werden sollte, halten Art. 77 und Art. 76 BayVwVfG ein Instrumentarium bereit, das die Betroffenen absichert und Ansprüche vermittelt (BVerwG vom 10.11.2004 Az. 4 B 57/04). Die Planfeststellung hat gemäß § 19 Abs. 2 FStrG Bindungswirkung für das Enteignungsverfahren, d.h. es ist von der Rechtmäßigkeit der Planfeststellung auszugehen. Im Enteignungsverfahren führt dies aber nicht zu einer „Automatik“, sondern das Enteignungsverfahren verfügt über ein eigenes Prüfprogramm (BVerwG vom 20.8.1982, NuR 1982, 272; vom 30.9.1998, NVwZ-RR 1999, 164 und vom 7.7.2004, NVwZ 2004, 1358), in dem die Eigentümerbelange außerhalb der Planfeststellung berücksichtigt werden. Die betroffenen Grundeigentümer oder Betriebsinhaber sind beispielsweise für den Fall einer vollständigen Grundbeanspruchung durch den Vorhabenträger nach den Vorschriften des Enteignungsrechtes in besonderen Fällen ausreichend abgesichert, denn bei der Besitzeinweisung und Enteignung ist der Zeitpunkt der Abtretung und der aktuelle Bedarf selbständig zu bestimmen. Insoweit muss also der Vorhabenträger, insbesondere wenn der Eigentümer geltend macht, dass er auf die Bewirtschaftungsmöglichkeit derzeit noch besonders angewiesen ist, nachweisen, wann er das Grundstück bzw. die Grundstücksteile dringend und zu welchem Zweck benötigt (§ 18f FStrG). Möglicherweise kann er über die Bereitstellung von



Ersatzland das Problem ausräumen. Angesichts der Tatsache, dass die A 94 westlich des Planfeststellungsabschnittes bereits zweibahnig gebaut ist und für den östlich anschließenden Abschnitt der zweibahnige Querschnitt im vordringlichen Bedarf ist, wäre es äußerst ungewöhnlich, wenn hier bei Kirchham nur ein einbahniger Querschnitt (zunächst) finanziert und gebaut würde.

Die Planfeststellung des endgültigen Zustandes bringt andererseits für die Eigentümer auch Klarheit über den gesamten Grundverlust, die endgültige Größe und Form der Restgrundstücke, die Ersatzwege usw.. Über die Frage, ob im Falle des Aufgebens des Baus der zweiten Fahrbahn die Planfeststellung teilweise aufzuheben ist, muss die Planfeststellungsbehörde derzeit nicht entscheiden, denn die Betroffenen sind insoweit durch Art. 77 und Art. 76 BayVwVfG abgesichert (s. o.). Ein entsprechender „Vorbehalt“ wäre keiner im Sinne des Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG, sondern eine Ankündigung des gesetzlich für derartige Fälle vorgesehenen Verfahrens. Der Bau nur einer Fahrbahn und nur eines einbahnigen Tunnels wird derzeit nicht erwogen. Eine Anordnung, welche Fahrbahn zuerst gebaut werden darf, wäre außerdem von der Abwägung vieler Belange abhängig.

Zum Einwand der **Existenzgefährdung** darf auf die vorstehenden Erläuterungen unter 3.5.1.1 und die jeweiligen Ausführungen bei den einzelnen Mandanten verwiesen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat die Einwendungen jeweils an Hand der vorliegenden und dem anwaltschaftlichen Vertreter übergebenen Gutachten im Detail geprüft. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von den geplanten Baumaßnahmen betroffenen Raum auftreten könnten, nicht erkennbar sind und einzelne (bestätigte oder unterstellte) Existenzgefährdungen die Zulassung der A 94 und der St 2110 nicht in Frage stellen können.

Die beantragte verbindliche Zuteilung von **Ersatzland** im Planfeststellungsbeschluss ist gesetzlich nicht vorgesehen, sondern Sache des folgenden Entschädigungsverfahrens. Die Vorhabenträger haben aber Ersatzland erworben, das sie den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten können (A 6.1). Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich die Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen haben.

Der Forderung, den Planfeststellungsbeschluss erst und nur dann zu erlassen, wenn absehbar ist, dass eindeutige Existenzgefährdungen durch Ersatzlandbereitstellungen vermieden werden können und ferner absehbar ist, dass auch bloß mögliche Existenzgefährdungen nicht zu befürchten sind, muss nicht entsprochen werden, denn nach der Aufgabenverteilung zwischen Planfeststellung und Entschädigungsverfahren ist das Problem im Entschädigungsverfahren zu lösen und überwiegen hier die öffentlichen Belange am Bau der Straßen die betrieblichen Belange. Außerdem liegen Ersatzlandzusagen vor (A 6.1).

Bei der **Auswahl der Kompensationsflächen** haben die Vorhabenträger auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen, insbesondere werden für die Landwirtschaft besonders geeignete Flächen nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen (siehe hierzu auch die Ausführungen unter 3.4.5.3.4).

Die Ausgleichsmaßnahmen A1 bis A4 liegen im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahmen im Talraum des Kößlerner Baches auf für die Landwirtschaft nicht oder nur wenig geeigneten Flächen (Restflächen, Hochwasserretentions- und Baustelleneinrichtungsf lächen, Flächen im Bereich der überdeckten Tunneldecke). Die Ausgleichsmaßnahme A5 wird auf dem Gelände des ehemaligen Standortübungsplatzes Pocking (Fläche in öffentlicher Hand) ausgeführt. Die Ausgleichsmaßnahme A6/CEF ist als Ersatzlebensraum für den Kiebitz aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich. Eine andere geeignete Fläche konnte nicht gefunden werden. Eine landwirtschaftliche Nutzung (extensiv) ist auf dieser Fläche auch in Zukunft möglich. Die Ausgleichsmaßnahme A7/CEF ist als Ersatzlebensraum für die Zauneidechse aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich und nimmt nur eine kleine, ungünstig geschnittene Fläche in Anspruch. Ausgleichsmaßnahmen für die Seitenentnahmen sind auf den Abbauf lächen vorgesehen, ohne dass weitere landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden.

Zu den Forderungen, die **Unwirtschaftlichkeit der Restflächen** bereits im Planfeststellungsverfahren verbindlich festzustellen sowie die Vorhabenträger mittels Auflage zu verpflichten, diese Flächen gegen angemessene Entschädigung zu übernehmen, wird ebenfalls in das Entschädigungsverfahren verwiesen (3.5.1.2.1). Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs, demnach in den Rechtsfolgen dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen. Das Entstehen solcher Restflächen wird aber in der Abwägung berücksichtigt. Die Vorhabenträger haben für verschiedene Flächen die Übernahme verbindlich zugesagt und sind laut ihrer Stellungnahme vom 28.5.2013 grundsätzlich bemüht, wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll zu bewirtschaftende Restflächen zu übernehmen.

Die Planung des **landwirtschaftlichen Wegenetzes** berücksichtigt den Endausbau der A 94 zum zweibahnigen Querschnitt mit beidseitigen Standstreifen (RQ 26). Das umfangreich anzupassende landwirtschaftliche Wegenetz wird hinsichtlich Breite und Fahrbahnaufbau und Kurvenradien so ausgestaltet, dass es mit den heute zulässigen landwirtschaftlichen Großmaschinen problemlos genutzt werden kann. Auf die festgestellten Planunterlagen und die nachfolgenden Ausführungen hierzu bei den Einzeleinwendungen darf verwiesen werden.

Die Vorhabenträger haben in Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern sicherzustellen, dass alle von den Vorhaben 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 (A 3.7.3).

Die Vorhabenträger können nicht zu der geforderten Ergänzung der bereits geplanten Lärmvorsorgemaßnahmen verpflichtet werden. Auch für die Ortsbereiche Schambach, Reith, Freudenstein, Tutting, Staubermühle, Moos, Hinteröd und Osterholzen wurde die Lärmsituation der den Vorhaben nächstgelegenen Wohngebäude im Einzelfall anhand der Rechtslage (§ 41 bis 43 BImSchG, § 50 BImSchG, 16. BImSchV) geprüft. Die Immissionsgrenzwerte werden beim Neubau der A 94 unter Berücksichtigung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen und des Tunnels Tutting nicht überschritten. Auch durch die Verlegung der St 2110 mit

Kreuzungsumbau B12alt/St 2110 bestehen keine Ansprüche auf Verkehrslärmvorsorgemaßnahmen (3.4.4.1.4). Der Ort Tutting kann dabei wegen der vorhandenen Nutzungen nicht als Wohngebiet eingestuft werden.

Die schalltechnischen Berechnungen der Vorhabenträger zum **Verkehrslärm** wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt als zuständiger Fachbehörde geprüft und die Ergebnisse, ebenso wie die schalltechnische Beurteilung, bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit der Lärmbeurteilung. Die geforderte weitere zusätzliche sachverständige Überprüfung wird deshalb nicht für erforderlich gehalten.

Für eine ordnungsgemäße **Oberflächenentwässerung** der A 94 und der St 2110 haben die Vorhabenträger einzustehen (A 3.7.2). Dies gilt auch für die geplanten Maßnahmen im Bereich der Ausgleichsflächen, die so durchzuführen sind, dass keine nachteiligen Veränderungen durch Vernässungen bzw. Wasserrückstau auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücken eintreten. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von den planfestgestellten Anlagen verursacht werden, sind von den Straßenbaulastträgern zu beseitigen.

Die geplanten Regenrückhalte- und Absetzbecken sowie die Sickermulden sind ausreichend dimensioniert. Die Planung wurde vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf geprüft. Der Forderung, die Sickermulden generell mit einem Gefälle zu versehen und das Oberflächenwasser direkt in den nächstgelegenen Vorfluter einzuleiten, kann nicht entsprochen werden. Diese Lösung würde dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen, nicht entsprechen. Auf die Ausführungen zum Gewässerschutz unter C 3.4.6 darf im Übrigen verwiesen werden.

Der Bestand privater **Wasserversorgungsanlagen** sowie privater **Ver- und Entsorgungseinrichtungen** ist von den Vorhabenträgern zu sichern, soweit dies mit vertretbaren Aufwendungen möglich ist. Vor Baubeginn ist bei im Verfahren genannten Anlagen bezüglich Qualität und Quantität des Wassers eine Beweissicherung durchzuführen (A 6.1.1).

Im Bereich Tutting wird die Fahrbahn der A 94 zur Vermeidung einer erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigung der Landschaft, des Ortsbildes und des Wohnumfeldes von Tutting in Tieflage in einer Einhausung verlaufen. Weil der Autobahntunnel den Grundwasserstrom behindern würde, werden in das Bauwerk acht Grundwasserüberleitungen (Dükerung) eingefügt. Das Bauwerk wird zur Minimierung der Auswirkungen auf das Grundwasser in fünf Bauabschnitten errichtet. Mit den hierzu vorgesehenen Maßnahmen können nach den Berechnungen von Dr. Blasy - Dr. Øverland die **Auswirkungen auf den Grundwasserstand** im Endzustand auf unter 0,4 m mit einer Reichweite von maximal 45 m zum Tunnelbauwerk reduziert werden. Im Bereich der nächstgelegenen Gebäude sind Anstiege bzw. Absenkungen von max. 0,15 m zu erwarten. Aufgrund der hohen Grundwasserflurabstände verbleibt in jedem Fall ein Flurabstand von mindestens 4 m, so dass keine negativen Auswirkungen, auch nicht bei den unterschiedlichen Bauzuständen während der Bauzeit, auf die Grundwassersituation bzw. auf nächstliegende Gebäude oder landwirtschaftlich genutzte Flächen zu befürchten sind. Das Wasserwirtschaftsamt hat mit Schreiben vom 28.3.2014 sein Einverständnis zu den Straßenbauplanungen erklärt. Umfangreiche Beweissicherungsmaßnahmen sind vorgesehen. Auf die

Nebenbestimmungen unter A 3.3 sowie 6.1.2 wird hierzu hingewiesen. Sollten sich durch baubedingte Veränderungen der Grundwasserverhältnisse trotzdem unzumutbare Nachteile für die landwirtschaftliche Nutzung der angrenzenden Flächen einstellen, ist diesen durch geeignete Maßnahmen zu begegnen, hilfsweise besteht Anspruch auf Entschädigung (A 3.7.11).

Die während der Bauausführung **vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen** haben die Vorhabenträger nach Abschluss der Bauarbeiten im Benehmen mit den Grundeigentümern in einen Zustand zu versetzen, der den ursprünglichen Verhältnissen weitgehend entspricht (A 3.7.9). Übergabeprotokolle haben die Vorhabenträger in ihrer Stellungnahme vom 27.10.2014 zugesagt. Weitere Regelungen sind im Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst. Auf das Entschädigungsverfahren wird verwiesen.

Auch der Forderung nach einem möglichst bodenschonenden Erdbaubetrieb wird entsprochen. Auf die Nebenbestimmungen zum **Bodenschutz** unter A 3.5 darf dazu Bezug genommen werden.

In der Planfeststellung kann über die Notwendigkeit eines **Flurbereinigungsverfahrens** nicht entschieden werden. Ergänzend darf hierzu auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 hingewiesen werden, wonach die Autobahndirektion Südbayern und das Staatliche Bauamt Passau sich im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneueordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen haben.

Einwendungen, die nur einzelne Mandanten betreffen:

3.5.2.1.1 **Einwender Nr. 201** (Grunderwerbsplan Blatt 3a, lfd. Nr. 17 und Blatt 3b für vorläufige Verkehrsanbindung B 12, lfd. Nr. 1)

(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Die Einwender bewirtschaften nach eigenen Angaben einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb mit einer Flächenausstattung von rd. 56 ha. Davon sind 36 ha Eigentumsfläche. Für den Bau der A 94 mit Anpassung der B 12(alt) wird aus dem 75.278 m<sup>2</sup> großen Grundstück FlNr. 1058, Gemarkung Kühnham, eine Teilfläche von 15.044 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 2.531 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Soweit der Weiterbau der A 94 in Richtung Pocking nicht gleichzeitig mit dem Planfeststellungsabschnitt erfolgen kann, ist eine vorübergehende Anbindung der A 94 an die bestehende B 12 notwendig. Die Grundstücksbetroffenheit ändert sich gegenüber dem Endzustand mit durchgehender A 94 aber nicht. Die Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vertretbar (3.4.2). Die Arbeitsstreifen sind baubetrieblich notwendig.

Die geforderte Trassenverschiebung der A 94 in östliche Richtung auf den Bestand der B 12 ist nicht vertretbar, weil bei Einhaltung der für die Autobahn erforderlichen Trassierungselemente dabei erheblich in den Osterholzener Wald eingegriffen werden müsste und mehrere andere Grundstücke erheblich stärker betroffen wären.

Für das nächstgelegene Anwesen in Leithen ergibt sich durch den Bau der A 94 für das Prognosejahr 2030 ein Beurteilungspegel von 50 dB (A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht. Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die

Zumutbarkeitsgrenzen von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Diese werden deutlich unterschritten.

Zur hilfsweisen Forderung nach einer bedarfsgerechten Ausgestaltung des Überführungsbauwerkes der GV-Straße Kirchham - B 12 - Leithen ist anzumerken, dass die GVS einen Regelquerschnitt mit 5,5 m breiter befestigter Fahrbahn (Fahrbahnbreite auf dem Bauwerk 6,50 m) erhalten wird. Die nutzbare Breite der Rampen wird durch Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken vergrößert. Die Straßenüberführung ist damit auch für den Begegnungsfall mit den heute zulässigen großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausreichend dimensioniert.

Von einer Existenzgefährdung des Betriebes ist nicht auszugehen. Die Eigenkapitalbildung bleibt ausreichend groß. Das Gutachten des Sachverständigen Stegherr vom 21.8.2007 zur früheren Planung vom August 2006 kann hier zur Beurteilung mit herangezogen werden, weil dort bereits der Wegfall der Pachtflächen berücksichtigt worden war, also die Betriebs- und Eigentumsfläche ungefähr gleich groß angesetzt wurde, wie heute. Aus dem Betrieb, der nach den Angaben im Einwendungsschreiben über 56 ha Betriebsfläche (davon 36 ha Eigentum) verfügt, sind rund 2,8 % (bezogen auf die gesamte Betriebsfläche) bzw. 4,2 % (bezogen nur auf das Eigentum) abzutreten (aus Eigentum - Pachtflächen nicht betroffen). Aber selbst wenn man die Existenzgefährdung anders beurteilen würde, müsste auf die Planvorhaben nicht verzichtet werden (siehe oben).

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den unter 3.5.1.2.2 genannten Gründen aus. Die Vorhabenträger haben sich aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Sie haben sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneueordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (A 3.7.1).

Die Autobahndirektion Südbayern hat beim Erörterungstermin zugesichert, dass sie die Wünsche der Einwender zum Tauschgrund aus den Flnr. 1057 und 1053, je Gemarkung Kühnham, soweit möglich in den Grunderwerbsverhandlungen berücksichtigen wird.

Pflanzmaßnahmen sind auf der Westseite entlang der A 94 bzw. der verlegten B 12(alt) im Bereich des Grundstücks Flnr. 1058 nach der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planunterlage 12.3, Blatt 1) nicht vorgesehen.

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme, für An- und Durchschneidungen sowie Mehrwege bei der Bewirtschaftung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

3.5.2.1.2 **Einwender Nr. 202** (Grunderwerbsplan Blatt 2, lfd. Nrn. 3, 13, 14, 16, 22, 45, 46, 53, 54, 57, 70, 71, 81, 83, 97)

(Schreiben vom 28.5.2013 und 27.1.2015 Nr. 13/sf-397/13-L)

Aus den Grundstücken der Gemarkung Kirchham werden insgesamt 82.677 m<sup>2</sup> Fläche auf Dauer und 41.132 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit für den Neubau der A 94 und die Verlegung der St 2110 benötigt. Von den insgesamt 50 ha Gesamtfläche sind 44 ha Ackerland, 5 ha Wald und 1 ha Hofffläche. Die landwirtschaftlichen Flächen werden nicht selbst bewirtschaftet, sie sind verpachtet.

Die erheblichen Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, der Neubau der A 94 und die Verlegung der St 2110 sind in Form der planfestgestellten Trassen erforderlich und am vernünftigsten (3.3 und 3.4.2). Die vorgenommene Planänderung der A 94 mit Führung der Autobahn im Bereich Tutting unter Geländenniveau bzw. im Tunnel, wirkt sich günstig auf die Anwesen in der Nähe aus.

Die geforderte Verschiebung der St 2110 mit Kreisverkehrsplatz kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Das Staatliche Bauamt Passau hat nördlich der Plantrasse verlaufende Varianten untersucht. Der gewählten Plantrasse für die Verlegung der St 2110 ist unter Abwägung aller Vor- und Nachteile und Betroffenheiten eindeutig der Vorzug vor diesen Varianten zu geben. Sie hat die kürzeste Baulänge, ist die kostengünstigste Lösung, die Grundinanspruchnahme ist minimiert, indem vorhandene Straßenflächen weitest möglich mitbenutzt werden und sie stellt auch unter ökologischen Gesichtspunkten betrachtet eine vertretbare Lösung dar.

Die im Jahr 2011 aktualisierte Verkehrsprognose, die auf der St 2110 zwischen Rothalmünster und dem Kreisverkehrsplatz bei Tutting eine Verkehrsmenge von 8.096 Kfz/Tag sowie zwischen dem Kreisverkehrsplatz bei Tutting und der Kreisstraße PA 65 von bis zu 8.568 Kfz/Tag im Prognosejahr 2030 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Nach einer Verkehrsuntersuchung nimmt der Verkehr „im Planfall“ im Vergleich zum „Nullfall“ nicht gravierend zu.

Die 920 m lange Verlegungstrecke der bestehenden St 2110 bei Moos/Tutting stellt keinen Straßenneubau im Sinne der §§ 41 bis 43 BImSchG dar. Außerdem werden die Grenzwerte nicht überschritten. Nach der maßgebenden Rechtslage kann der Verkehrslärm der verlegten Staatsstraße auch nicht zusammen mit Verkehrslärm der A 94 betrachtet werden. Die Verlegung der St 2110 mit Kreuzungsumbau B12alt/St 2110 ist ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne des § 1 der 16. BImSchV. Es ist deshalb nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV zu prüfen, ob die Beurteilungspegel, wie vorher genannt, spürbar um mindestens 3 dB(A) erhöht werden oder die Verkehrslärmbelastung auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Der Vorhabenträger hat für die nächstliegenden Wohngebäude (insgesamt 14 Immissionsorte St 10 bis St 54, siehe Lagepläne 11.2, Blatt 2 und 3) Lärmberechnungen durchgeführt. Danach ergibt sich durch die Verlegung der St 2110 mit Kreisverkehrsplatz B 12(alt)/St 2110 bei keinem Gebäude eine Erhöhung der Beurteilungspegel um mind. 3 dB(A) bzw. auf 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht. Auch für die etwa 100 m von der St 2110 entfernt liegenden Wohnanwesen der Einwender sind keine unzumutbaren Lärmbelastungen durch den Staatsstraßenverkehr zu befürchten. Im Vergleich zum Prognosenullfall (ohne Staatsstraßenverlegung) wird sogar eine Verbesserung

(Anwesen Simbacher Straße) aber zumindest keine Verschlechterung (Anwesen Dorfstraße) eintreten. Selbst die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden nicht überschritten. Die entlang der St 2110 geforderten aktiven Schallschutzmaßnahmen können deshalb nicht angeordnet werden.

Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat die schalltechnischen Berechnungen der Vorhabenträger geprüft und die Ergebnisse, ebenso wie die schalltechnische Beurteilung, bestätigt.

Für die Lärmbelastung während der Bauarbeiten sind in A 3.2.10 Anforderungen getroffen.

Entsprechend dem Gesetz zum Schutz gegen Baulärm vom 9. September 1965 (Bundesgesetzblatt I S. 1214) hat die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates die „Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen“ vom 19. August 1970 (AVV Baulärm - Beil. zum BAnz. Nr. 160) erlassen. Diese Vorschrift gilt für den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen, soweit die Baumaschinen gewerblichen Zwecken dienen, oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen Verwendung finden. Sie enthält Bestimmungen über Richtwerte für die von Baumaschinen auf Baustellen hervorgerufenen Geräuschemissionen, das Messverfahren und über Maßnahmen, die von den zuständigen Behörden bei wesentlichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte angeordnet werden sollen. Die AVV Baulärm konkretisiert den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG (BVerwG v. 10.7.2012 Az. 7 A 11.11). Die 32. BImSchV gibt bestimmte Zeiten vor. Die Vorgehensweise soll die Belange der nahegelegenen Wohnungen berücksichtigen, aber auch einen zweckmäßigen Ablauf der Arbeiten ermöglichen.

Zur Vermeidung schädlicher Erschütterungen ist die DIN 4150 einzuhalten.

Nachträgliche Anordnungen sind vorbehalten, so dass auch für Grundstücke, aus denen keine Abtretung erfolgt, also kein Entschädigungsverfahren nachfolgt, noch Möglichkeit zur Festsetzung einer Entschädigung besteht.

Die beantragte verbindliche Zuteilung von Ersatzland im Planfeststellungsbeschluss ist gesetzlich nicht vorgesehen, sondern Sache des folgenden Entschädigungsverfahrens. Die Vorhabenträger haben aber Ersatzland erworben, das sie den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten können (A 6.1). Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich die Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen haben.

Wie gefordert, wird die Autobahndirektion für den im Bereich des Grundstücks FlNr. 1126 entfallenden Holzlagerplatz einen adäquaten Ersatz schaffen. Die Ersatzfläche mit einer Größe von etwa 450 m<sup>2</sup> wurde in die Planunterlagen (Deckblätter vom 2.3.2015) eingearbeitet. Berücksichtigt wurde auch die geforderte Verlegung der zweiten (westlichen) Zufahrt vom Grundstück FlNr. 1222 aus auf die die B 12alt (künftig Staatsstraße). Die Zufahrt wird, soweit dies bei Beachtung der Verkehrssicherheitsbelange möglich ist, in westliche Richtung verschoben errichtet. Die Forderung nach Bau eines zusätzlichen Anwandweges östlich entlang der A 94 wurde beim Erörterungstermin am 2.12.2014 zurückgenommen.

Mit den Deckblättern vom 2.3.2015 wurde in den Grunderwerbsunterlagen beim Grundstück Flnr. 1098 auch die Angabe zur Gesamterwerbsfläche auf 10.348 m<sup>2</sup> korrigiert.

Bestehende private Wasserversorgungsanlagen sowie private Ver- und Entsorgungseinrichtungen haben die Vorhabenträger zu sichern, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. Vor Baubeginn ist bei im Verfahren genannten Anlagen bezüglich Qualität und Quantität des Wassers eine Beweissicherung durchzuführen (A 6.1.1).

Auch bestehende Drainagen haben die Vorhabenträger funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen (A 3.7.5).

Über die Kostentragung der ggf. anzupassenden Zuleitung der PV-Anlage zur Trafostation muss im Entschädigungsverfahren eine Regelung gefunden werden. Unzumutbare Staubbelastungen während der Bauzeit bzw. Ertragsminderungen bei der PV-Anlage sind bei Beachtung der Nebenbestimmung A 3.2.6 nicht zu befürchten.

Die verbleibende Restfläche von Flnr. 1406 ist auch künftig über den neuen öFW BWVNr. St.1.1.2 von der St 2110 aus erschlossen.

Beim Hofstellengrundstück Flnr. 1091 werden 332 m<sup>2</sup> dauernd sowie 1.099 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit für die A 94 und die auf die bisherige Staatsstraße zu verlegende GVS Hinterberg - Tutting benötigt. Diese Grundinanspruchnahme kann nicht weiter verringert werden (3.4.2).

Auch auf die Inanspruchnahme von Teilflächen der Grundstücke Flnr. 1120/2 und 1145, Gemarkung Kirchham, kann nicht verzichtet werden. Sie liegen in räumlicher Nähe zu dem von der A 94 betroffenen Zauneidechsen-Bestand am Fuß der Hangleite. Als CEF-Maßnahme zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Lebensstätte wird auf den Flächen ein für Zauneidechsen optimierter Lebensraum angelegt. Die dort im Randbereich der Fläche nachgewiesenen Jungtiere sind Teil des lokalen Bestandes, der mit dem Vorkommen am Hangfuß über Waldsäume, Wege und Aufforstungsflächen vernetzt ist.

#### 3.5.2.1.3 **Einwender Nr. 203** (Grunderwerbsplan Blatt 2, lfd. Nrn. 24, 31, 34)

(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Aus dem Grundstück Flnr. 1111, Gemarkung Kirchham, werden 6.736 m<sup>2</sup> Fläche auf Dauer für den Bau der A 94 und die Schaffung von Retentionsraumausgleich sowie für die Anlage von Naturschutz-Ausgleichsmaßnahmen beansprucht. Auch aus dem Grundstück Flnr. 1113, Gemarkung Kirchham, werden 3.293 m<sup>2</sup> auf Dauer und 79 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit benötigt. Beim Grundstück Flnr. 1150, Gemarkung Kirchham, ergibt sich ein dauernder Flächenentzug von 192 m<sup>2</sup> sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme von 1.584 m<sup>2</sup>. Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, denn der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vertretbar (3.4.2). Die vorgenommene Planänderung der A 94 mit Führung der Autobahn im Bereich Tutting unter Geländeniveau bzw. im Tunnel, wirkt sich günstig auf das Wohnanwesen aus.



Der Forderung, den Tunnel soweit in Richtung Süden zu verlängern, dass die GVS Erlbacher Straße nicht in Richtung des Anwesens verschwenkt werden muss, sondern in gerader Linie den Einhausungsbereich kreuzen kann, kann nicht entsprochen werden, weil die erheblichen Aufwendungen für eine Verlängerung der Einhausung um etwa 50 m auf dann 500 m unverhältnismäßig wären.

Das Wohnanwesen des Einwenders liegt nahe an der stark befahrenen Bundesstraße 12. Es wird vom Bau der A 94 mit Einhausung im Bereich Tutting profitieren, weil die bestehende B 12 in diesem Bereich erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet werden wird. Das Verkehrsaufkommen auf der B 12(alt) wird sich im Vergleich zum sog. Prognosenullfall (ohne Bau der Autobahn) von 12.300 Kfz/Tag im Jahr 2030 auf etwa 2.500 Kfz/Tag stark verringern. Die Verkehrsbelastung der Erlbacher Straße wird nicht, wie befürchtet, stark zunehmen, sondern nach dem Gutachten von Prof. Kurzak nach Bau der Autobahn und der Verlegung der St 2110 mit 900 Kfz/Tag etwa gleich bleiben. Dies ist aufgrund des „Hinterlandes“ dieser Straße und der Funktion der St 2110 für den Durchgangsverkehr auch plausibel. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, wie die geforderten Gewichtsbeschränkungen auf der Erlbacher Straße und der B 12(alt), können im Rahmen der Planfeststellung nicht erfolgen.

Wie das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf in seinem Gutachten bestätigt hat, wird durch die Straßenbauvorhaben mit Verlegung des Kößlerner Baches bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter A 3.3 dieses Beschlusses, die Hochwassersituation in Tutting nicht nachteilig verändert und es werden sich keine maßnahmenbedingten nachteiligen Auswirkungen auf Dritte ergeben. Der Verlust an Retentionsraum durch den Straßenkörper der A 94 mit Betriebsgebäude und Zufahrtsstraße im Überschwemmungsgebiet beträgt ca. 5.400 m<sup>3</sup>. Laut den festgestellten Plänen erfolgt der Retentionsraumausgleich durch Abgrabungen auf den Ausgleichsflächen A1 und A2 im Überschwemmungsgebiet des Kößlerner Baches (rechtsseitiger Vorlandbereich). Es ist ein funktionsgleicher Ausgleich von ca. 5.500 m<sup>3</sup> vorgesehen. Die vom Einwender geforderte Aufweitung des bestehenden Durchlasses des Kößlerner Baches im Zuge der B 12 kann deshalb im Rahmen der Planfeststellung vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Auch eine vorsorgliche Auflage, die den Vorhabenträger verpflichtet, Nachteile durch eine evtl. Verschlechterung der Hochwasserlage zu entschädigen, kann in der Planfeststellung nicht erfolgen.

Eine Übernahme der verbleibenden unwirtschaftlichen Restflächen der Grundstücke Flnr. 1111 (180 m<sup>2</sup>) und 1113 (97 m<sup>2</sup>) haben die Vorhabenträger im Erörterungstermin zugesagt.

Nach den Planunterlagen ist bei Flnr. 1150 eine vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit von 1.584 m<sup>2</sup> vorgesehen. Die Autobahndirektion hat hierzu beim Erörterungstermin zugesagt, die Inanspruchnahme möglichst gering zu halten und wird im Rahmen der Bauausführungsplanung nochmals prüfen, ob eventuell ganz darauf verzichtet werden kann. Diese Zusage ist unter A 6.1.3 festgehalten.

Die Autobahndirektion Südbayern hat beim Erörterungstermin mitgeteilt, dass die Bauweise der Baugrubensicherung für das Einhausungsbauwerk noch nicht endgültig feststeht. Es soll aber ein Bauverfahren gewählt werden, bei dem Schäden an den Gebäuden in der Nähe nicht zu befürchten sind. Bei Gebäuden, bei denen Schäden im Rahmen der Bauarbeiten für den Neubau der A 94 und die Verlegung der St 2110 nicht sicher ausgeschlossen werden können, haben die Vorhabenträger vor Baubeginn eine Beweissicherung über den baulichen Zustand durchzuführen (A 6.1.2). Für das Anwesen des Einwenders hat die Autobahndirektion beim Erörterungstermin ein solches Beweissicherungsverfahren angekündigt.

Weil der Tunnel Tutting mit Grundwasserwanne den Grundwasserstrom behindern würde, werden in das Bauwerk acht Grundwasserüberleitungen eingefügt und das Tunnelbauwerk wird zur Minimierung der Auswirkungen auf das Grundwasser in fünf aufeinanderfolgenden Bauabschnitten errichtet. Die Autobahndirektion Südbayern hat dabei umfangreiche Beweissicherungen zur Wirksamkeit der geplanten Grundwasserüberleitungen und zu den Grundwasserständen im Umfeld der Grundwasserwanne durchzuführen. Auf die Nebenbestimmung unter A 3.3.14 wird hierzu verwiesen. Sollten durch baubedingte Veränderungen der Grundwasserhältnisse sich unzumutbare Nachteile für die landwirtschaftliche Nutzung der angrenzenden Flächen einstellen, ist diesen durch geeignete Maßnahmen entgegenzuwirken, hilfsweise besteht Anspruch auf Entschädigung (A 3.7.11).

#### 3.5.2.1.4 **Einwender Nr. 204** (Grunderwerbsplan Blatt 2, lfd. Nr. 4)

(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Aufgrund der vorgenommenen Planänderung mit Führung der Autobahn A 94 im Bereich Tutting unter Geländeniveau bzw. im Tunnel wurden vom Einwender gegen den Neubau der A 94 keine grundsätzlichen Bedenken mehr angemeldet.

Zu den anderen Einwendungen ist festzuhalten:

Das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf hat in seinem Gutachten vom 28.3.2014 bestätigt, dass bei der im Zuge der Vorhaben geplanten Verlegung des Kößlerner Baches, unter Beachtung der Nebenbestimmungen (wurden unter A 3.3 in diesen Beschluss aufgenommen) die Hochwassersituation nicht nachteilig verändert wird und sich keine maßnahmenbedingten nachteiligen Auswirkungen auf Dritte ergeben werden. Der Verlust an Retentionsraum durch den Straßenkörper der A 94 mit Betriebsgebäude und Zufahrtsstraße im Überschwemmungsgebiet beträgt ca. 5.400 m<sup>3</sup>. Laut den festgestellten Plänen erfolgt der Retentionsraumausgleich durch Abgrabungen auf den Ausgleichsflächen A1 und A2 im Überschwemmungsgebiet des Kößlerner Baches (rechtsseitiger Vorlandbereich). Es ist ein funktionsgleicher Ausgleich von ca. 5.500 m<sup>3</sup> vorgesehen.

Weitere Untersuchungen zur Überprüfung der Hochwassersituation sind nicht veranlasst. Zu außerhalb des Verlegungsbereichs des Kößlerner Baches bisher bereits bestehenden Überschwemmungsproblemen kann im Rahmen der Planfeststellung für den Neubau der A 94 und der Verlegung der St 2110 keine Entscheidung getroffen werden. Auch die hilfsweise geforderten Auflagen zu Entschädigungsleistungen wegen Verschlechterung der Hochwassersituation können wegen der geschilderten Sachlage in der Planfeststellung nicht erfolgen.

Aus dem Grundstück FlNr. 1140, Gemarkung Kirchham, werden 9.262 m<sup>2</sup> auf Dauer und 689 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit für den Bau der Autobahn mit

Regenwasserbehandlungsanlage beansprucht. Diese Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden, denn der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2).

Über den Antrag auf Übernahme der westlichen Restfläche des Grundstücks Flnr. 1140 kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden (3.5.1.2.1). Soweit keine Übernahme durch den Vorhabenträger erfolgt, hat er in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz sicherzustellen (A 3.7.3).

Die im Bereich des Grundstücks Flnr. 1140 entlang der A 94 vorgesehene Bepflanzung ist zur Einbindung des Autobahndammes und der Regenwasserbehandlungsanlage in die Landschaft im Bereich Tutting notwendig. Im Grundstücksbereich ist zwischen der Entwässerungsmulde und der landwirtschaftlichen Nutzfläche ein 4 m breiter, nicht bepflanzter Geländestreifen (bundeseigene Pflegefahrt) geplant, so dass nachteilige Auswirkungen auf angrenzende landwirtschaftlich genutzte Flächen nicht zu befürchten sind. Auf A 3.7.4 wird ergänzend hingewiesen.

Soweit im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte mit den betroffenen Eigentümern eine einvernehmliche Regelung gefunden werden kann, ist die Autobahndirektion Südbayern bereit, die Regenwasserbehandlungsanlage 2 weiter in Richtung Süden in den spitz zulaufenden Grundstücksbereich zu verschieben (siehe auch Einwender Nr. 209).

#### 3.5.2.1.5 **Einwender Nr. 205** (Grunderwerbsplan Blatt 2, lfd. Nrn. 72, 79, 84, 85)

(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Wegen der vorgenommenen Planänderung mit Führung der Autobahn A 94 im Bereich Tutting unter Geländeniveau wurden vom Einwender gegen den Neubau der A 94 keine grundsätzlichen Bedenken mehr erhoben.

Verbleibende Einwendungen:

Der Einwender führt einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb mit 50 ha. Aus den Grundstücken Flnr. 1438, 1451, 1452 und 1495, je Gemarkung Kirchham, werden insgesamt 669 m<sup>2</sup> auf Dauer und 8.191 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit benötigt. Für die zu verlegende Erdgashochdruckleitung werden insgesamt 2.146 m<sup>2</sup> mit einer Dienstbarkeit belastet. Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder weiter verringern. Der Neubau der A 94 und die Verlegung der St 2110 sind in Form der planfestgestellten Trassen am vernünftigsten (3.4.2).

Die Verlegung der Erdgashochdruckleitung BWVNr. 4.3.1 in das Grundstück Flnr. 1495 ist notwendig, weil die bestehende Leitung von der A 94 (im Einhausungsbereich), der St 2110 und der GVS Hinterberg - Tutting gekreuzt wird. Aus Gründen der Betriebs- und Versorgungssicherheit und auch aus baubetrieblichen sowie Kostengründen soll die Gasleitung nicht im Bereich der Grundwasserwanne die A 94 kreuzen. Die geplante, weiter ausholende Verlegungsstrecke wurde gewählt, damit keine großen Leitungsüberdeckungen entstehen, die Zugänglichkeit möglichst gut sichergestellt ist, Konflikte mit den Entwässerungseinrichtungen der Straßen vermieden und auch die Eingriffe in die Innhangleite weitgehend minimiert werden. Näher bei Tutting verlaufende

Trassenführungen der Gasleitung hätten insoweit erhebliche Nachteile gegenüber der Planlösung und können deshalb vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Der hilfsweise geforderten Verlegung der Erdgashochdruckleitung in den Bereich der südlichen Grundstücksgrenze von Flnr. 1495 ist der Vorhabenträger nachgekommen. Der geänderte Leitungsverlauf ist in den Deckblättern vom 2.3.2015 berücksichtigt. Mit einer Führung der Leitungsachse unmittelbar auf der Grundstücksgrenze könnten die Eingriffe in private Flächen insgesamt nicht weiter verringert werden. Es würden aber zusätzliche Kosten (z. B. für Grenz-wiederherstellung) anfallen.

Bestehende private Wasserversorgungsanlagen sowie private Ver- und Entsorgungseinrichtungen haben die Vorhabenträger zu sichern, soweit dies mit verhältnismäßigen Mitteln möglich ist. Vor Baubeginn ist bei im Verfahren genannten Versorgungsanlagen bezüglich Qualität und Quantität des Wassers eine Beweissicherung durchzuführen (A 6.1.1).

Die Vorhabenträger haben zugesagt, dass der Einwender im Zusammenhang mit der anzupassenden Wasserversorgungsleitung auf seine Kosten eine Strom-versorgungsleitung von seinem Anwesen zur Versorgungsanlage mit verlegen kann (A 6.1.4).

Der auf den Grundstücken Flnr. 1405 und 1438 vorhandene Abwasserversitzteich wird, soweit dem keine rechtlichen Hindernisse entgegenstehen, auf Kosten des Straßenbaulastträgers verlegt (A 6.1.4).

Die Straßenüberführung im Zuge der GVS Hinterberg - Tutting über die St 2110 wird hinsichtlich Tragfähigkeit und Steigung so ausgestaltet, dass sie mit den heute zulässigen großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen problemlos befahren werden kann. Die Überführung wird auch ausreichend breit dimensioniert. Die GVS erhält einen Regelquerschnitt mit 5,5 m breiten befestigten Fahrbahnen (Fahrbahnbreite auf dem Bauwerk 6,50 m). Die nutzbare Breite der Rampen wird durch Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken für den erforderlichen Begegnungsfall vergrößert.

Um die Erschließung der Grundstücke Flnr. 1451 und 1452 sicherzustellen, wird westlich der A 94 zwischen der St 2110 und dem öFW „Weg zu den Feldern im Leithinger Feld“ (BWVNr. 1.2.14) ein öffentlicher Feld- und Waldweg errichtet. Der Weg wird an die verlegte B 12 (künftig Staatsstraße) angeschlossen. Die geforderte Anbindung „im Süden“ an die stark belastete St 2110 ist nicht vertretbar. Die Planlösung stellt eine bedarfsgerechte und verkehrssichere Anbindung an das öffentliche Straßennetz sicher. Zur Forderung nach Festsetzung eines Entschädigungsanspruches für sämtliche Umwege darf auf 3.5.1.2.3 verwiesen werden.

Wie unter 3.5.1.2.2 bereits ausgeführt ist, scheidet die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland in der Planfeststellung aus. Die Vorhabenträger haben sich aber nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (Nebenbestimmung A 3.7.1).

3.5.2.1.6 **Einwender Nr. 206** (Grunderwerbsplan Blatt 1, lfd. Nrn. 3, 13, 23, 24, 26, 30)

(Schreiben vom 28.5.2013 und 6.6.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Die Einwender bewirtschaften einen 53 ha großen landwirtschaftlichen Betrieb nach ihren Angaben im Haupterwerb. Etwa 12,6 ha sind zugepachtet. Bewirtschaftet wird ferner 12 ha Forstfläche.

Für den Neubau der A 94 mit zu verlegender Kreisstraße PA 62 und anzupassender B 12(alt) wird aus den oben bezeichneten Grundstücken eine Fläche von insgesamt 38.616 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 18.328 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die erheblichen Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig.

Die geforderte geringfügige Trassenverschiebung der A 94 ab Bau-km 21+000 in Richtung Südosten hin zur aufgelassenen früheren Bahnstrecke ist nicht vertretbar, weil zur Einhaltung der für Autobahnen erforderlichen Trassierungselemente dabei in das ausgewiesene Sondergebiet „Biogasanlage Schambach“ eingegriffen werden müsste und man im bereits fertiggestellten Folgeabschnitt Kühstein - Malching unvertretbar nahe an die Bebauung von Dantl am Hart heranrücken hätte müssen. Auch eine Tieferlegung der Autobahngradienten kann vom Vorhabenträger wegen der vorhandenen Trassierungszwangspunkte (Anschluss an Nachbarabschnitt Malching, Querung Schambach und Schambach-Arm) sowie einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht verlangt werden.

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte in Schambach eingehalten. Weil die Autobahn A 94 im Vergleich zur bestehenden B 12 von Schambach deutlich abrückt und der Verkehr auf der bestehenden Bundesstraße erheblich abnehmen wird, wird die Lärmsituation in Schambach spürbar verbessert. Der Vorhabenträger kann deshalb zu weiteren Schallschutzmaßnahmen nicht verpflichtet werden.

Auch die Kreisstraße PA 62 kann im Bereich der Überführung über die A 94 nicht weiter nach Osten verschoben werden. Um die Grundinanspruchnahmen zu minimieren, hat der Vorhabenträger eine möglichst bestandsnahe Trassenführung gewählt.

Der Forderung, im Bereich des Grundstücks FlNr. 1795, Gemarkung Kirchham, entlang der Kreisstraße einen Anwandweg mit Anbindung an die Kreisstraße vorzusehen, wird die Autobahndirektion nachkommen. Die Planänderung ist in den Deckblättern vom 2.3.2015 berücksichtigt.

Nach dem Gutachten des Sachverständigen Stegherr vom 12.1.2015 ist die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch den oben genannten Flächenentzug gefährdet. Die Autobahndirektion will deshalb im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete Ersatzfläche anbieten (A 6.1.5). Wie auch in anderen Fällen, bleibt außerdem festzuhalten, dass das öffentliche Interesse an dem für Ostbayern wichtigen Bau der A 94 die Belange der einzelnen gefährdeten Betriebe überwiegt.

Art und Höhe der Entschädigung für An- und Durchschneidungen, Bewirtschaftungerschwernisse, Mehrwege usw. sind in den Grunderwerbs-

verhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Die Autobahndirektion Südbayern hat in Abstimmung mit den Einwendern sicherzustellen, dass alle 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 (A 3.7.3).

Die Übernahme der verbleibenden dreieckigen Restfläche des Grundstückes Flnr. 1795 zwischen Flnr. 1813 und der A 94, der Restfläche bei Flnr. 1742 zwischen dem Graben und der PA 62 sowie der Restfläche von Flnr. 1785 kann in der Planfeststellung nicht angeordnet werden (3.5.1.2.1).

Der geforderte Verzicht auf eine Bepflanzung der Böschungen der Autobahn und der Kreisstraße PA 62 ist nicht möglich, weil die Bepflanzung zur landschaftsgerechten Einbindung der Straßen in die Landschaft notwendig ist. Es handelt sich um Minimierungsmaßnahmen in Bezug auf das Landschaftsbild, durch die weiterer Ausgleichsflächenbedarf vermieden werden soll. Im Bereich der Grundstücke Flnr. 1718 und 1438, Gemarkung Kirchham, ist eine Gehölzpflanzung nicht vorgesehen. Im Bereich des Grundstückes Flnr. 1795 ist zwischen der Entwässerungsmulde und der landwirtschaftlichen Nutzfläche ein 4 m breiter, nicht bepflanzter Geländestreifen (bundeseigene Pflegefahrt) vorgesehen. Im Bereich der Grundstücke Flnr. 1785, 1742, 1771 und 1748, Gemarkung Kirchham, wird auf jeder Seite der Autobahn ein öFW gebaut. Unzumutbare Nachteile sind wegen dem Abstand zwischen Grundstücksgrenzen und Bepflanzung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu befürchten. Auf die Nebenbestimmung A 3.7.4 wird ferner hingewiesen.

Für eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung der A 94 hat die Autobahndirektion einzustehen (A 3.7.2). Das Vorhaben ist so auszuführen, dass keine nachteiligen Veränderungen durch Vernässungen bzw. Wasserrückstau auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücken eintreten. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von den planfestgestellten Anlagen verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

Den geforderten zusätzlichen Durchlass DN 1200 bei Bau-km 21+090 wird die Autobahndirektion herstellen (BWWNr. 3.2.10, Deckblatt vom 2.3.2015).

Das anzupassende landwirtschaftliche Wegenetz wird hinsichtlich Breite und Fahrbahnaufbau und Kurvenradien durch die Vorhabenträger so ausgestaltet, dass es mit den heute zulässigen landwirtschaftlichen Großmaschinen problemlos genutzt werden kann. Die Wege werden gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau - RLW 1999 und dem Arbeitsblatt DWA-A 904 von 2005 dimensioniert. Auf die Planunterlagen darf insoweit verwiesen werden. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist mit den in den festgestellten Plänen enthaltenen Maßnahmen eine im Vergleich zum derzeitigen Stand adäquate Erschließung der betroffenen Grundstücksflächen gewährleistet und es werden keine unzumutbaren Nachteile bzw. Erschwernisse entstehen.

Der geforderte Durchlass unter der B 12(alt) ist nach den Planunterlagen bei Bau-km 0+177 (BWWNr. 3.2.5) bereits vorgesehen.

Die Errichtung einer Parkbucht für landwirtschaftliche Zugfahrzeuge an der B 12(alt) im Bereich von Flnr. 1718 kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Laut den Planunterlagen ist zur Erschließung des Grundstücks neben der B 12(alt) ein öffentlicher Feld- und Waldweg (BWVNr. 1.1.10) vorgesehen. Mit dem Bau der A 94 wird der Verkehr auf der B 12(alt) stark abnehmen, so dass auch die Abwicklung des landwirtschaftlichen Verkehrs erheblich erleichtert wird.

Weil das Grundstück Flnr. 1826 vom Planvorhaben nicht betroffen ist, kann zur geforderten vollständigen Entfernung des Unterbaus der alten Zufahrt in diesem Beschluss keine Entscheidung getroffen werden.

Wie bereits dargestellt, wird die bestehende B 12 durch den Bau der A 94 erheblich vom Durchgangsverkehr (insbesondere auch vom Schwerverkehr) entlastet. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, wie die geforderte Sperrung der B 12(alt) für den Lkw-Durchgangsverkehr, können im Rahmen der Planfeststellung nicht erfolgen.

Unzumutbare Staubbelastungen während der Bauzeit sind für das 300 m von der A 94 entfernt liegende Anwesen bei Beachtung der Nebenbestimmung A 3.2.6 nicht zu befürchten. Auch wesentliche Ertragsminderungen bei der PV-Anlage sind nicht zu erwarten.

**3.5.2.1.7 Einwander Nr. 207** (Grunderwerbsplan Blatt 2, lfd. Nrn. 60, 63, 65, 78, 80, 88)  
(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Der Einwander bewirtschaftet laut seinen Angaben und dem Gutachten des Sachverständigen Stegherr einen 47 ha großen landwirtschaftlichen Betrieb im Vollerwerb. Davon sind etwa 13 ha zugepachtet. Bewirtschaftet wird ferner 4,5 ha Forstfläche. Die Planänderung mit Führung der Autobahn A 94 im Bereich Tutting unter Geländeneiveau bzw. im Tunnel wird von ihm begrüßt.

Aus den Grundstücken Flnr. 1400, 1400/1, 1400/2, 1220/1, 1310 und 1220, je Gemarkung Kirchham, werden insgesamt 76.879 m<sup>2</sup> auf Dauer und 20.214 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit benötigt. Für die zu verlegende Erdgashochdruckleitung werden insgesamt 2.612 m<sup>2</sup> mit einer Dienstbarkeit belastet. Die erheblichen Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern. Der Neubau der A 94 und die Verlegung der St 2110 sind in Form der planfestgestellten Trassen erforderlich und vernünftig (3.4.2). Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig.

Auch die teilweise Inanspruchnahme des Grundstücks Flnr. 1400 für die Ausgleichsmaßnahme A2-St lässt sich nicht vermeiden oder weiter reduzieren. Die Fläche liegt oberhalb des durch die Staatsstraßenverlegung verursachten tiefen Einschnitts in die Innhangleite. Die Maßnahme dient der Wiederherstellung eines durchgehenden Waldbestandes in diesem Bereich und zur Kompensation der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes an der exponierten Stelle im Übergangsbereich vom Tertiärhügelland in das Inntal. Zudem dient sie der Neugründung von Waldflächen und dem Ausgleich von Beeinträchtigungen der Funktionsbeziehungen. Im Hinblick auf die Kompensation der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes kann an dieser unmittelbar im Bereich des Eingriffs liegenden Stelle der Hangleite die Ausgleichsfläche ihre volle Wirksamkeit entfalten. Die Ausgleichsfläche ist am verbleibenden, oberen Teil der steil ansteigenden Hangleite

angeordnet. Sie grenzt direkt an die im Rahmen der Baumaßnahme zu schützenden und zu erhaltenden Wald- und Gehölzbestände an. Zur verbleibenden landwirtschaftlichen Nutzfläche von Flnr. 1400 ist sie geradlinig abgegrenzt und mit einem mind. 10 m breiten Waldsaum versehen.

Würde man, wie gefordert, die Trasse der A 94 nach Nordwesten verschieben um das Grundstück Flnr. 1220 stärker zu schonen, müsste erheblich in die steile, bewaldete und das Landschaftsbild dominierende Hangleite eingegriffen werden. Dabei wären die ausgeprägte Geländeformation sowie die vorhandenen Lebensräume und Funktionsbeziehungen auf einer Länge von 700 m bis 800 m unvertretbar betroffen. Auch eine für das verbleibende Grundstück Flnr. 1220 schonendere Gestaltung/Konzeption der Anschlussstelle B 12 (Vermeidung unwirtschaftlicher Restflächen, vernünftiger Grundstückszuschnitt) ist unter Beachtung der Straßenbaubelange und der Richtlinien nicht möglich bzw. aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar. Die Dimensionierung der Anschlussstelle erfolgte unter Beachtung der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), wobei weitestgehend die empfohlenen Mindestwerte der Trassierungsparameter angesetzt wurden.

Nach dem Gutachten des Sachverständigen Stegherr vom 18.6.2014 ist die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch diesen Flächenentzug gefährdet. Die Vorhabenträger haben deshalb im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete und ausreichend große Ersatzfläche angeboten. Zusätzlich sollte auch die an Flnr. 1220 angrenzende, nicht mehr benötigte und zu rekultivierende Fläche der bestehenden St 2110 angeboten werden (A 6.1.6).

Unabhängig von der Ersatzlandbereitstellung bleibt festzuhalten, dass auch bei einem nicht lösbaren Problem der Existenzgefährdung hier das öffentliche Interesse an dem Bau der A 94 und dem Anschluss der (alten) B 12 stärker als die betrieblichen Belange wäre. Flächenschonendere Lösungen konnten nicht gefunden werden.

Art und Höhe der Entschädigung für An- und Durchschneidungen, Bewirtschaftungerschwernisse, Mehrwege usw. sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Bestehende private Wasserversorgungsanlagen sowie private Ver- und Entsorgungseinrichtungen haben die Vorhabenträger zu sichern, soweit dies mit verhältnismäßigem Aufwand möglich ist. Vor Baubeginn ist bei im Verfahren genannten Anlagen bezüglich Qualität und Quantität des Wassers eine Beweissicherung durchzuführen (A 6.1.1).

Beim Erörterungstermin am 2.12.2014 haben die Vorhabenträger die aktuelle Planung für die zu verlegende Erdgashochdruckleitung BWVNr. 4.3.1 sowie die damit verbundenen vorübergehenden Grundinanspruchnahmen von Teilflächen der Flnr. 1310 und 1220 während der Bauzeit und die dinglich zu sichernden Grundstücksflächen aufgezeigt. Die Verlegung der Erdgashochdruckleitung in das Grundstück Flnr. 1220 ist notwendig, weil die bestehende Leitung von der A 94 (im Einhausungsbereich), der St 2110 und der GVS Hinterberg - Tutting gekreuzt wird. Vor allem aus Gründen der Betriebs- und Versorgungssicherheit, aber auch aus



baubetrieblichen sowie Kostengründen soll die Gasleitung nicht im Bereich der Grundwasserwanne die A 94 kreuzen. Die geplante, weiter ausholende Verlegungsstrecke ist erforderlich, damit keine zu großen Leitungsüberdeckungen entstehen, die Zugänglichkeit zur Leitung möglichst gut sichergestellt wird, Konflikte mit den Entwässerungseinrichtungen der Straßen vermieden und auch Eingriffe in die Hangleite weitgehend minimiert werden. Weiter westlich verlaufende Trassenführungen, wie etwa die beim Erörterungstermin geforderte Querung der A 94 zwischen Kreisverkehrsplatz und Regenwasserbehandlungsanlage 4 bei Bau-km 23+650, hätten insoweit erhebliche Nachteile und können deshalb vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Für das Anwesen ergibt sich unter Berücksichtigung der Einhausung Tutting durch den Bau der A 94 für das Prognosejahr 2030 ein Beurteilungspegel von 53 dB(A) am Tag und 51 dB(A) in der Nacht. Es handelt sich um den Gebietstyp Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Zumutbarkeitsgrenzen von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Diese werden deutlich unterschritten. Für die verlegte St 2110 ergibt sich für das Prognosejahr 2030 ein Beurteilungspegel von 58 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht. Würde die Staatsstraßenverlegung nicht durchgeführt, wäre der Nachtwert sogar geringfügig höher. Die geforderte Lärmschutzwand ab dem nördlichen Tunnelausgang in Richtung Pocking sowie aktive Schutzmaßnahmen entlang der St 2110 können vom Vorhabenträger deshalb nicht verlangt werden. Eine Summenpegelbetrachtung ist unterhalb der Grenze der Gesundheitsgefährdung nicht im Verkehrslärmschutzrecht vorgesehen (BVerwG vom 21.3.1996 Az. 4 C 9.95).

Zur geforderten sicheren Querungsmöglichkeit der St 2110 im Zuge des Straßfeldweges kann die Planfeststellungsbehörde keine Entscheidung treffen, weil die Staatsstraßenverlegung bereits etwa 200 m östlich des Kreisverkehrsplatzes endet und das angesprochene Problem nicht im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben steht.

Auch über eine Aufhebung des Umbruchverbotes für eine Teilfläche von FlNr. 1220 kann im Verfahren nicht entschieden werden. Hierzu muss außerhalb der Planfeststellung eine Klärung erfolgen.

#### 3.5.2.1.8 **Jagdgenossenschaft Kirchham** (Einwender Nr. 208)

(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Auch wegen der hier zu erwartenden Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht muss nicht auf die Ausführung der Vorhaben verzichtet werden. Eine schonendere Trassierung oder Gestaltung der Vorhaben ist nicht vertretbar.

Zur Forderung auf Errichtung eines beidseitigen Wildschutzzaunes entlang der A 94 sowie der zu verlegenden St 2110 darf auf die Ausführungen unter 3.4.9.6 verwiesen werden. Die Autobahndirektion Südbayern wird also entlang der A 94 Wildschutzzäune errichten, wenn die gemäß den Wildschutzzäunrichtlinien erforderliche Mindestwilddichte vorhanden ist. Von einer entsprechend hohen Wilddichte kann nach den vorliegenden Kenntnissen ausgegangen werden. Entlang der St 2110 ist aber wegen der höhengleichen Kreuzungen und der Zufahrten sowie wegen der kurzen Baustrecke ein Wildschutzzaun nicht praktikabel, weil er mehrmals unterbrochen wäre. Nur im Übergangsbereich zur Autobahn werden deshalb entlang der St 2110 Wildschutzzäune errichtet.

Die Frage der Wertminderung der Jagdgebiete im Zuge des Baus von Straßen ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (Urteil vom 15.02.1996, BayVBI 1996, 761) außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären.

**3.5.2.1.9 Einwender Nr. 209** (Grunderwerbsplan Blatt 1, lfd. Nr. 37 und Blatt 2, lfd. Nr. 2)

(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L und vom 30.11.2014)

Der Einwender bewirtschaftet einen rund 35 ha großen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Von dieser Betriebsfläche sind etwa 17 ha zugepachtet. 1,7 ha sind Forstfläche. Für den Neubau der A 94 mit der zu verlegenden B 12(alt) wird aus dem 174.798 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 1040, Gemarkung Kirchham, eine Teilfläche von 24.262 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 11.746 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Darüber hinaus wird aus dem 7.004 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 1040/3, Gemarkung Kirchham, eine Teilfläche von 165 m<sup>2</sup> auf Dauer und von 500 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung beansprucht. Die erheblichen Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig.

Die geforderte Trassenverschiebung der über die A 94 zu überführenden B 12(alt) nach Süden ist nicht vertretbar, weil auch der Ortsteil Reith wieder vernünftig an die B 12(alt) angebunden werden muss. Bei der Planung vom Juli 2006, wo die Überführung geringfügig südlicher platziert war und die B 12(alt) auf etwas größerer Länge überbaut worden wäre, hätte diese Anbindung nur eine kurze, sehr steile Auffahrt auf die B 12(alt) erhalten. Westlich der A 94 ergibt sich gegenüber der früheren Planung bei Flnr. 1040 auch zusätzlicher Grundbedarf, weil jetzt von Bau-km 21+871 bis Bau-km 22+071 eine Seitenablagerung von Überschussmassen entlang der A 94 vorgesehen ist. Auch eine Tieferlegung der Autobahngradienten und damit auch der überführten Straße kann vom Vorhabenträger wegen der bestehenden Trassierungszwangspunkte (insbesondere Querung Schambach und Schambach-Arm) sowie einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht verlangt werden.

Verkehrslärm:

Für das Anwesen ergibt sich durch den Bau der A 94 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen für das Prognosejahr 2030 ein Beurteilungspegel von 54 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht. Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Zumutbarkeitsgrenzen von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Diese werden nicht überschritten. Zusätzlicher Schutz wird durch die geplante Seitenablagerung auf der Westseite der Autobahn von Bau-km 21+871 bis Bau-km 22+071 im Anschluss an den Damm der B12alt erreicht. Der Wall wurde bei der Lärmberechnung nicht berücksichtigt, wirkt sich aber günstig für das Wohnanwesen aus.

Die Befürchtung, dass durch den Neubau der A 94 eine erhebliche Wertminderung für die Hofstelle eintreten wird, wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde so nicht geteilt. Da aus diesem Grundstück eine Abtretung erfolgt, also ein Entschädigungsverfahren noch durchzuführen sein wird, muss darüber hier nicht

entschieden werden (BGH v. 20.9.2012 Az. III ZR 264/11). Mangels Überschreiten der Zumutbarkeitsgrenzen wäre ein solcher Anspruch zu verneinen.

Nachdem zunächst im Gutachten zur Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes vom 12.4.2014 eine Existenzgefährdung ausgeschlossen worden war, vertritt man nun nach Abstimmungen zwischen dem Einwender und dem Vorhabenträger sowie aufgrund der Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin am 2.12.2014 und dem dort vorgelegten ergänzenden Schreiben vom 30.11.2014 die Auffassung, dass eine Existenzgefährdung nicht ausgeschlossen werden kann. Die Autobahndirektion wird deshalb im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete und ausreichend große Ersatzfläche anbieten (A 6.1.7).

Art und Höhe der Entschädigung für An- und Durchschneidungen sowie Mehrwege bei der Bewirtschaftung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Soweit im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte mit den betroffenen Eigentümern eine einvernehmliche Regelung gefunden werden kann, ist die Autobahndirektion Südbayern bereit, die Regenwasserbehandlungsanlage 2, wie gefordert, weiter in Richtung Süden in den spitz zulaufenden Grundstücksbereich zu verschieben.

Die Autobahndirektion Südbayern hat in Abstimmung mit dem Einwender sicherzustellen, dass alle 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 (A 3.7.3).

Auf die vorgesehene Bepflanzung der Böschungen der Autobahn und der überführten B 12(alt) kann nicht verzichtet werden. Die Bepflanzung ist zur landschaftsgerechten Einbindung der Straßen notwendig. Es handelt sich um Minimierungsmaßnahmen in Bezug auf das Landschaftsbild, durch die weiterer Ausgleichsflächenbedarf vermieden werden kann. Im Bereich des Grundstücks FlNr. 1040/3 sind Anpflanzungen nicht vorgesehen. Im Bereich des Grundstücks FlNr. 1040 wird ein Privatweg mit 4,50 m Kronenbreite zwischen den Straßendämmen bzw. dem Lärmschutzwand und der landwirtschaftlichen Nutzfläche gebaut. Unzumutbare Nachteile sind wegen des Abstands zwischen Grundstücksgrenze und Bepflanzung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu befürchten. Auf die Nebenbestimmung A 3.7.4 wird ferner hingewiesen.

Weil der Tunnel Tutting mit Grundwasserwanne den Grundwasserstrom behindern würde, werden in das Bauwerk acht Grundwasserüberleitungen eingefügt und das Tunnelbauwerk wird zur Minimierung der Auswirkungen auf das Grundwasser in fünf Bauabschnitten errichtet. Die Autobahndirektion Südbayern hat umfangreiche Beweissicherungen zur Wirksamkeit der geplanten Grundwasserüberleitungen und zu den Grundwasserständen im Umfeld der Grundwasserwanne durchzuführen. Auf die Nebenbestimmungen A 3.3.14 wird hierzu hingewiesen.

Eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung haben die Vorhabenträger sicherzustellen (A 3.7.2). Die Vorhaben sind so auszuführen, dass keine nachteiligen Veränderungen durch Vernässungen bzw. Wasserrückstau auf den angrenzenden

landwirtschaftlichen Grundstücken eintreten. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von den planfestgestellten Anlagen verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

**3.5.2.1.10 Einwender Nr. 210** (Grunderwerbsplan Blatt 2, lfd. Nrn. 8, 21, 23)

(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Aus den Grundstücken Flnr. 1142, 1147 und 1148, je Gemarkung Kirchham, werden insgesamt 9.455 m<sup>2</sup> Fläche auf Dauer und 9.823 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit für den Neubau der A 94 benötigt. Der Einwender führt auf Eigentumsflächen von 12,4 ha einen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Die vom Neubau der Autobahn betroffenen landwirtschaftlichen Flächen werden nicht selbst bewirtschaftet, sie sind langfristig verpachtet.

Die Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vertretbar (3.3 und 3.4.2).

Die geforderte Verschiebung der Autobahntrasse im Bereich der Einhausung Tutting zwischen Bau-km 23+010 und 23+460 nach Osten, ist aufgrund der bestehenden Bebauung in Tutting und der notwendigen Verknüpfung B 12(alt)/verlegte St 2110 nicht möglich.

Eine Übernahme der verbleibenden kleinen Restfläche des Grundstücks Flnr. 1147 hat der Vorhabenträger zugesagt.

Eine Verpflichtung des Vorhabenträgers auf Übernahme beider Restflächen von Flnr. 1142 sowie der Restfläche von Flnr. 1148 kann in der Planfeststellung nicht erfolgen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). 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).

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über den Antrag auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (siehe C 3.5.1.2.2). Die Vorhabenträger haben aber Ersatzland erworben, das sie den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten können. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich die Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen haben.

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahmen, für An- und Durchschneidungen sowie Mehrwege bei der Bewirtschaftung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen haben, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Die Autobahndirektion Südbayern hat in Abstimmung mit dem Einwender sicherzustellen, dass alle 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 (A 3.7.3).

Die westlich der Autobahn verbleibende Teilfläche des Grundstücks FlNr. 1142 bleibt wie bisher über den öFW FlNr. 1144 erschlossen. Die östlich der Autobahn verbleibende Teilfläche kann künftig über die Erlbacher Straße und den neuen Feld- und Waldweg BWVNr. 1.1.11 angefahren werden. Die verbleibende Fläche von FlNr. 1148 kann ebenfalls von diesem Feld- und Waldweg aus angefahren werden. Die Detailausgestaltung wird der Vorhabenträger mit dem Einwender abstimmen. Die Wege werden gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau - RLW 1999 und dem Arbeitsblatt DWA-A 904 von 2005 dimensioniert.

Auf die vorgesehene Bepflanzung der Autobahnböschungen sowie auf die im Bereich der Regenwasserbehandlungsanlage 2 geplante Bepflanzung kann nicht verzichtet werden. Die Bepflanzung ist zur landschaftsgerechten Einbindung der Straße und der Nebenanlage notwendig. Es handelt sich um Minimierungsmaßnahmen in Bezug auf das Landschaftsbild, durch die ein weiterer Ausgleichsflächenbedarf vermieden werden kann. Im Bereich des Grundstücks FlNr. 1142 ist auf jeder Seite der Autobahn zwischen der Entwässerungsmulde bzw. dem Pflanzstreifen und der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzfläche ein 4 m breiter, nicht bepflanzter Geländestreifen (bundeseigene Pflegefahrt) vorgesehen. Auch im Bereich der Regenwasserbehandlungsanlage ist ein solcher Geländestreifen geplant. Unzumutbare Nachteile sind wegen diesem Abstand zwischen Grundstücksgrenze und Bepflanzung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu befürchten. Auf die Nebenbestimmung A 3.7.4 wird ferner hingewiesen.

#### 3.5.2.1.11 **Einwender Nr. 211** (Grunderwerbsplan Blatt 1, lfd. Nrn. 20, 21)

(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Aus den Grundstücken FlNr. 1788 und 1790, je Gemarkung Kirchham, werden insgesamt 3.534 m<sup>2</sup> Fläche auf Dauer und 543 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit für den Bau der A 94 benötigt. Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2).

Eine Verpflichtung des Vorhabenträgers auf Übernahme beider Gesamtgrundstücke kann in der Planfeststellung nicht erfolgen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). 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).

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 (siehe C 3.5.1.2.2).

3.5.2.1.12 **Einwender Nr. 212** (Grunderwerbsplan Blatt 2, lfd. Nrn. 28, 30, 33, 38, 66)

(Schreiben vom 18.7.2012 und 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Sowohl der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Malching und Kirchham als auch die Verlegung der Staatsstraße 2110 bei Tutting sind notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trassen aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Die vorgenommene Planänderung der A 94 mit Führung der Autobahn im Bereich Tutting unter Geländeneiveau bzw. im Tunnel, wirkt sich günstig auf das Wohnanwesen aus.

Der Plantrasse für die Verlegung der St 2110 ist unter Abwägung aller Vor- und Nachteile und Betroffenheiten eindeutig der Vorzug vor allen untersuchten Varianten zu geben. Sie hat die kürzeste Baulänge, ist die kostengünstigste Lösung, die Grundinanspruchnahmen sind minimiert indem vorhandene Straßenflächen weitest möglich mitbenutzt werden und sie stellt auch unter ökologischen Gesichtspunkten betrachtet eine vertretbare Lösung dar. Hierzu darf auf die Ausführungen zum Naturschutz unter A 3.4.5.2 verwiesen werden. Die Lärmsituation in einem Teil von Tutting kann durch die Herausverlagerung des Staatsstraßenverkehrs erheblich verbessert werden. Ein Verzicht auf das Vorhaben (Nullvariante) oder ein Ausbau auf der Bestandstrasse scheiden aus den genannten Gründen aus.

Für den Bau der A 94 einschließlich landschaftspflegerischer Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen, die Schaffung von Retentionsraum für den Kößlerner Bach, die Herstellung der Regenwasserbehandlungsanlage 3 sowie die Anpassung der GVS Hinterberg - Tutting, werden aus den Grundstücken Flnr. 1096, 1114, 1115, 1117 und 1405, je Gemarkung Kirchham, insgesamt 20.780 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden insgesamt 913 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung in Anspruch genommen und von Flnr. 1096 werden 866 m<sup>2</sup> mit einer Dienstbarkeit belastet. Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern.

Über den beim Erörterungstermin gestellten Übernahmeantrag der Restfläche des Grundstücks Flnr. 1117 kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden, weil dafür das Entschädigungsverfahren vorgesehen ist (3.5.1.2.1). Sollte keine Übernahme durch den Vorhabenträger erfolgen, hat er in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz sicherzustellen (A 3.7.3).

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme, für An- und Durchschneidungen sowie Mehrwege bei der Bewirtschaftung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Der Forderung, den Tunnel um 50 m in Richtung Süden zu verlängern, so dass die GVS Erlbacher Straße nicht in Richtung des Anwesens verschwenkt werden muss, kann nicht entsprochen werden, weil die hohen Kosten mit den Mehraufwendungen für die Grundwasserwanne, für die Ausgestaltung der Straße im Trinkwasserschutzgebiet sowie der Mehraufwand für die Tunnelausstattung nicht vertretbar sind.

Für das Wohnanwesen ergibt sich durch den Bau der A 94 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen für das Prognosejahr 2030 ein Beurteilungspegel von 46 dB(A) am Tag und 44 dB(A) in der Nacht. Es handelt sich um Außenbereich,

es gelten also die Zumutbarkeitsgrenzen von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Diese werden weit unterschritten.

Mit der Verlegung der St 2110 rückt die Staatsstraße vom Anwesen geringfügig ab. Es ergibt sich für das Prognosejahr 2030 ein Beurteilungspegel von 52 dB(A) am Tag und 42 dB(A) in der Nacht. Würde die Staatsstraße nicht verlegt, wären der Tagwert um 3 und der Nachtwert um 2 dB(A) höher.

Die Verkehrsbelastung der Erlbacher Straße wird nicht, wie befürchtet, stark zunehmen, sondern nach dem Gutachten von Prof. Kurzak nach dem Bau der Autobahn und der Verlegung der St 2110 mit 900 Kfz/Tag etwa gleich bleiben. Dies ist plausibel, denn in der Nähe läuft die St 2110 Richtung Rothalmünster.

Das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf hat im Gutachten vom 28.3.2014 bestätigt, dass bei der im Zuge der Vorhaben geplanten Verlegung des Kößlerner Baches, unter Beachtung der Nebenbestimmungen (diese wurden unter A 3.3 in den Beschluss aufgenommen) die Hochwassersituation nicht nachteilig verändert wird und sich keine maßnahmenbedingten nachteiligen Auswirkungen auf Dritte ergeben werden. Der Verlust an Retentionsraum durch den Straßenkörper der A 94 mit Betriebsgebäude und Zufahrtsstraße im Überschwemmungsgebiet beträgt ca. 5.400 m<sup>3</sup>. Laut den festgestellten Plänen erfolgt der Retentionsraumausgleich durch Abgrabungen auf den Ausgleichsflächen A1 und A2 im Überschwemmungsgebiet des Kößlerner Baches (rechtsseitiger Vorlandbereich). Es ist ein funktionsgleicher Ausgleich von ca. 5.500 m<sup>3</sup> vorgesehen.

Zu den beim Erörterungstermin angesprochenen, bereits bestehenden Überschwemmungsproblemen außerhalb des Verlegungsbereiches des Kößlerner Baches kann im Rahmen der Planfeststellung für den Neubau der A 94 und der Verlegung der St 2110 keine Entscheidung getroffen werden.

#### 3.5.2.1.13 **Einwender Nr. 213** (Grunderwerbsplan Blatt 1, lfd. Nr. 38)

(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Malching und Kirchham ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2).

Die von den Einwendern geforderte Variante „Kirchham Süd“ würde östlich des Anwesens der Einwender und anschließend im Bereich der etwa 300 m breiten Baulücke zwischen Tutting und Kirchham verlaufen. Weil in ihrer Nähe sowohl die Wohngebiete von Kirchham wie auch die Bebauung von Tutting liegen, wären wesentlich mehr Menschen von den Lärmemissionen der Autobahn betroffen als bei der Plantrasse. Besonders nachteilig wäre die Trennwirkung der Autobahn zwischen den Orten Kirchham und Tutting. Eine sinnvolle Siedlungsentwicklung von Kirchham in Richtung Westen wäre nicht mehr möglich. Im Vergleich zur Plantrasse würde die Variante erheblich mehr hochwertige landwirtschaftliche Flächen beanspruchen; auch die Grundstücksdurchschneidungen wären massiv. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die hier notwendige sehr hohe Dammlage der Autobahn wäre deutlich stärker. Aufgrund der genannten negativen Auswirkungen durfte der Vorhabenträger diese Variante ausscheiden.

Auch den hilfsweisen Forderungen, die Überführung der B 12(alt) von Reith weiter in Richtung Tutting abzurücken sowie die A 94 weiter abzusenken und das Überführungsbauwerk niedriger auszuführen, kann nicht entsprochen werden. Ein

stärkeres Abrücken vom Bestand der B 12 hätte erheblich größere Grundbetroffenheiten zur Folge und die Überführung würde nahe an Freudenstein heranrücken oder es ergäbe sich ein ungünstiger Kreuzungswinkel mit der A 94. Wegen der zu berücksichtigenden Zwangspunkte (Anschluss an den Abschnitt Kühstein-Malching, Querung des Schambachs und des Schambach-Arms) kann die Gradienten der Autobahn auch nicht tiefer gelegt werden.

Nach den Planunterlagen vom 31.1.2013 war beim Grundstück Flnr. 987, Gemarkung Kirchham, eine vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit von 1.889 m<sup>2</sup> vorgesehen. Mit den Deckblättern vom 2.3.2015 wurde die vorübergehende Inanspruchnahme auf 940 m<sup>2</sup> reduziert. Die Autobahndirektion hat beim Erörterungstermin zugesagt, die Inanspruchnahme möglichst gering zu halten und wird im Rahmen der Bauausführungsplanung nochmals prüfen, ob ganz darauf verzichtet werden kann. Diese Zusage ist unter A 6.1.8 festgehalten.

Für das Wohnanwesen ergibt sich durch den Bau der A 94 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen (an der Ostseite der Autobahn wird von Bau-km 21+550 bis 22+100 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,0 m bis 2,5 m errichtet, im Bereich der Brücke über dem Schambach ist an Stelle des Walles eine ca. 20 m lange Lärmschutzwand mit 2,5 m Höhe vorgesehen) für das Prognosejahr 2030 ein Beurteilungspegel von max. 54 dB(A) am Tag und 51 dB(A) in der Nacht. Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Zumutbarkeitsgrenzen von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil diese Grenzwerte unterschritten werden, kann der Vorhabenträger nicht zum Bau von höheren oder längeren Schutzwällen/-wänden verpflichtet werden.

#### 3.5.2.1.14 **Einwender Nr. 214** (Grunderwerbsplan Blatt 1, lfd. Nrn. 1, 18, 19, 27, 28)

(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Aus den Grundstücken Flnr. 1743, 1750/1, 1784, 1791 und 1813, jeweils Gemarkung Kirchham, werden insgesamt 9.676 m<sup>2</sup> Fläche auf Dauer und 2.987 m<sup>2</sup> während der Baudurchführung beansprucht. Diese Inanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern, der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und auch unter Berücksichtigung der Grundstücksbetroffenheit vernünftig (3.4.2). Weil die Autobahn A 94 im Vergleich zur bestehenden B 12 von Schambach deutlich abrückt und der Verkehr auf der bestehenden Bundesstraße erheblich abnehmen wird, wird sich die Lärmsituation in Schambach spürbar verbessern.

Die geplante Kreisstraßenüberführung PA 62 über die A 94 ist notwendig, damit die Verkehrsbeziehungen zwischen Aigen a. Inn, Hart, Schambach und Rothalmünster aufrechterhalten werden können. Zur Minimierung der Eingriffe erfolgt der Bau auf der Bestandstrasse der Kreisstraße.

Der Verlauf des Schambaches wird durch den Autobahnbau nicht verändert. Er kreuzt mit einem Durchlass DN 1200 die A 94 (BWVNr. 3.2.1).

Wie vorher unter 3.5.1.2.2 bereits ausgeführt, scheidet die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland in der Planfeststellung aus. Die Autobahndirektion Südbayern hat sich aber nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Sie hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf



der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (Nebenbestimmung A 3.7.1).

Die Autobahndirektion hat in Abstimmung mit der Einwenderin auch sicherzustellen, dass alle vom Vorhaben 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 (A 3.7.3).

#### 3.5.2.1.15 **Einwender Nr. 215** (Grunderwerbsplan Blatt 2, lfd. Nrn. 11, 32)

(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Die Einwender bewirtschaften einen 30 ha großen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Von den 30 ha Fläche sind knapp 2 ha zugepachtet. Für den Neubau der A 94 wird aus dem 54.938 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 1143, Gemarkung Kirchham, eine Teilfläche von 16.631 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 7.186 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Darüber hinaus wird aus dem 6.857 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 1109, Gemarkung Kirchham, für die zu verlegende GVS Erlbacher Straße eine Teilfläche von 231 m<sup>2</sup> auf Dauer und von 576 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung beansprucht. Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig.

Die geforderte Verschiebung der St 2110 einschließlich Kreisverkehrsplatz nach Norden ist nicht vertretbar. Das Staatliche Bauamt Passau hat nördlich der Plantrasse verlaufende Varianten untersucht. Der gewählten Plantrasse für die Verlegung der St 2110 ist unter Abwägung aller Vor- und Nachteile und Betroffenheiten eindeutig der Vorzug vor diesen Varianten zu geben. Sie hat die kürzeste Baulänge, ist die kostengünstigste Lösung, die Grundinanspruchnahme ist minimiert, indem vorhandene Straßenflächen weitest möglich mitbenutzt werden und sie stellt auch unter ökologischen Gesichtspunkten betrachtet eine vertretbare Lösung dar. Hierzu darf auf die Ausführungen zum Naturschutz unter A 3.4.5.2 verwiesen werden. Für das etwa 250 m von der St 2110 entfernt liegende Wohnanwesen sind keine unzumutbaren Lärmbelastungen durch den Staatsstraßenverkehr zu befürchten.

Auch der Bau der A 94 wird zu keinen unzumutbaren Lärmbelastungen führen. Weil die A 94 die bestehende B 12 stark vom Verkehr entlasten wird und die Autobahn im engeren Bereich von Tutting abgeschirmt im Tunnel verlaufen wird, ergibt sich für das Wohnanwesen der Einwender sogar eine Verbesserung der Lärmsituation. Die für den Bereich des südlichen Tunnelportals geforderten zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen können deshalb vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Die Befürchtung, dass durch die Vorhaben eine erhebliche Wertminderung für das Wohngrundstück in Tutting eintreten wird, wird deshalb so nicht geteilt. Da das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird, kann eine Entschädigungsleistung nicht angeordnet werden.

Nachdem im Gutachten zur Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes vom 10.7.2014 zunächst vertreten worden war, dass eine Existenzgefährdung nicht

vorliegt, haben die zwischenzeitlichen Abstimmungen zwischen den Einwendern und dem Vorhabenträger sowie Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin am 20.1.2015 zu dem Ergebnis geführt, dass eine solche Möglichkeit besteht und vorsorglich unterstellt wird. Die Autobahndirektion wird deshalb im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete und ausreichend große Ersatzfläche anbieten (A 6.1.9).

Die Übernahme der bei Flnr. 1143 nördlich der Trasse der A 94 verbleibenden dreieckig geformten unwirtschaftlichen Restfläche hat der Vorhabenträger mit der Stellungnahme vom 27.10.2014 zugesagt.

Auf die im Bereich des Grundstückes Flnr. 1414, Gemarkung Kirchham, zum Anwesen der Einwender führende Wasserleitung haben die Vorhabenträger bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Die Leitung ist auch während der Bauzeit funktionsfähig zu erhalten (A 6.1.9).

Die Vorhabenträger haben für das Grundstück Flnr. 1109, Gemarkung Kirchham, sicherzustellen, dass es wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhält. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls ist vorübergehend eine provisorische Zufahrt einzurichten (A 3.7.3).

Über den Antrag auf Beseitigung der im Grundstück Flnr. 1109 liegenden Messstation des Zweckverbandes Abwasserbeseitigung Kößlerner Bach kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht entschieden werden, weil die Messstation nicht unmittelbar von den Straßenbauvorhaben betroffen ist. Die Autobahndirektion hat aber im Erörterungstermin am 20.1.2015 zugesagt, dass sie mit dem Zweckverband abklären wird, ob im Rahmen der Straßenbauarbeiten eine Beseitigung nicht mehr benötigter Anlagenteile erfolgen kann.

Das anzupassende landwirtschaftliche Wegenetz wird hinsichtlich Breite und Fahrbahnaufbau und Kurvenradien durch die Vorhabenträger so ausgestaltet, dass es mit den heute zulässigen landwirtschaftlichen Großmaschinen problemlos genutzt werden kann. Auf die Planunterlagen darf insoweit verwiesen werden. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist mit den in den festgestellten Plänen enthaltenen Maßnahmen eine im Vergleich zum derzeitigen Stand adäquate Erschließung der betroffenen Grundstücksflächen gewährleistet und es werden keine unzumutbaren Nachteile bzw. Erschwernisse entstehen.

Die im Bereich des Grundstückes Flnr. 1143 entlang der A 94 vorgesehene Bepflanzung ist zur Einbindung des Autobahndammes und des Lärmschutzwalles in die Landschaft sowie zur Gestaltung der Einschnittsböschungen im Bereich Tutting erforderlich, auf sie kann deshalb nicht verzichtet werden. Im Grundstücksbereich ist aber zwischen der Entwässerungsmulde (Dammlage, Lärmschutzwall) bzw. der Böschungsoberkante (Einschnittslage) und der landwirtschaftlichen Nutzfläche ein nicht bepflanzter Geländestreifen (bundeseigene Pflegefahrt) vorgesehen, so dass nachteilige Auswirkungen durch die Bepflanzung nicht zu befürchten sind.

Der Einwand hinsichtlich der Notwendigkeit der Ausgleichsmaßnahme A6 wurde beim Erörterungstermin zurückgenommen.

Wie vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf bestätigt, wird durch die Straßenbauvorhaben mit Verlegung des Kößlerner Baches unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter A 3.3 in diesem Beschluss die Hochwassersituation in

Tutting nicht nachteilig verändert und es werden sich keine maßnahmenbedingten nachteiligen Auswirkungen auf Dritte ergeben. Der Verlust an Retentionsraum durch den Straßenkörper der A 94 mit Betriebsgebäude und Zufahrtsstraße im Überschwemmungsgebiet beträgt ca. 5.400 m<sup>3</sup>. Laut den festgestellten Plänen erfolgt der Retentionsraumausgleich durch Abgrabungen auf den Ausgleichflächen A1 und A2 im Überschwemmungsgebiet des Kößlerner Baches (rechtsseitiger Vorlandbereich). Es ist ein funktionsgleicher Ausgleich von ca. 5.500 m<sup>3</sup> vorgesehen.

Weil der Tunnel Tutting mit Grundwasserwanne den Grundwasserstrom behindern würde, werden in das Bauwerk acht Grundwasserüberleitungen eingefügt und das Tunnelbauwerk wird zur Minimierung der Auswirkungen auf das Grundwasser in fünf Bauabschnitten errichtet. Die Autobahndirektion Südbayern hat umfangreiche Beweissicherungen zur Wirksamkeit der geplanten Grundwasserüberleitungen und zu den Grundwasserständen im Umfeld der Grundwasserwanne durchzuführen. Auf die Nebenbestimmungen A 3.3.14 wird hierzu hingewiesen. Für das Anwesen der Einwender hat die Autobahndirektion in der Stellungnahme vom 27.10.2014 die Durchführung eines Gebäudebeweissicherungsverfahrens angekündigt (siehe hierzu auch die Nebenbestimmung A 6.1.2). Sollten durch baubedingte Veränderungen der Grundwasserverhältnisse sich unzumutbare Nachteile für die landwirtschaftliche Nutzung der angrenzenden Flächen einstellen, ist diesen durch geeignete Maßnahmen zu begegnen, hilfsweise besteht Anspruch auf Entschädigung (A 3.7.11).

Wie bereits dargestellt, wird die bestehende B 12 durch den Neubau der A 94 erheblich vom Durchgangsverkehr (insbesondere auch vom Schwerverkehr) entlastet. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, wie die geforderte Sperrung der B 12(alt) für den Lkw-Durchgangsverkehr, können im Rahmen der Planfeststellung nicht erfolgen.

Unzumutbare Staubbelastungen während der Bauzeit sind auch für die nächstgelegenen Wohngebäude bei Beachtung der Nebenbestimmung A 3.2.6 nicht zu befürchten.

#### 3.5.2.1.16 **Einwender Nr. 216** (Grunderwerbsplan Blatt 2, lfd. Nrn. 64, 69, 74, 82)

(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Sowohl der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Malching und Kirchham als auch die Verlegung der Staatsstraße 2110 bei Tutting sind notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trassen aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Die vorgenommene Planänderung der A 94 mit Führung der Autobahn im Bereich Tutting unter Geländeniveau bzw. im Tunnel, wirkt sich günstig auf das Wohnanwesen in Tutting aus.

Die Einwender bewirtschaften nach ihren Angaben 2,5 ha Fläche. Die Flächen gelten noch (2013) als Betriebsvermögen. Für den Bau der A 94 sowie die Verlegung der St 2110 werden aus den Grundstücken Flnr. 1398, 1401/2, 1402 und 1450, je Gemarkung Kirchham, insgesamt 16.003 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden insgesamt 4.319 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung in Anspruch genommen und von den Flnr. 1398 und 1450 wird eine Fläche von 1.525 m<sup>2</sup> mit einer Dienstbarkeit belastet. Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern. Insbesondere ist die geforderte Verschiebung der St 2110 mit Kreisverkehrsplatz nach Norden, um die Sicht- und Lärmschutz-

verhältnisse für das Wohnanwesen zu verbessern, nicht vertretbar. Das Staatliche Bauamt Passau hat nördlich der Plantrasse verlaufende Varianten geprüft. Der Planlösung für die Verlegung der St 2110 ist unter Abwägung aller Vor- und Nachteile und Betroffenheiten eindeutig der Vorzug vor diesen Varianten zu geben. Sie hat die kürzeste Baulänge, ist die kostengünstigste Lösung, die Grundinanspruchnahme ist minimiert, indem vorhandene Straßenflächen weitest möglich mitbenutzt werden und sie stellt auch unter ökologischen Gesichtspunkten betrachtet eine vertretbare Lösung dar. Für das Wohnanwesen ergibt sich durch den Bau der A 94 für das Prognosejahr 2030 ein Beurteilungspegel von max. 51 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Es handelt sich um Mischgebiet, es gelten also die Zumutbarkeitsgrenzen von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden nicht überschritten.

Mit der Verlegung der St 2110 rückt die Staatsstraße vom Anwesen ab und wechselt auf die Nordseite. Entlastet wird die B 12 östlich des Hauses. Es ergibt sich für das Prognosejahr 2030 ein Beurteilungspegel von max. 58 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht. Würde die Staatsstraße nicht verlegt, lägen der max. Tagwert mit 73 und der Nachtwert mit 62 dB(A) erheblich höher. Beide Vorhaben führen also zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrslärsituation.

Der Geh- und Radweg BWVNr. 1.1.16 kann nicht, wie gefordert, aus dem Grundstück Flnr. 1401/2 herausverlegt werden, weil Radfahrer und Fußgänger die stark befahrene St 2110 nur im unmittelbaren Bereich des Kreisverkehrsplatzes verkehrssicher höhengleich queren können.

Die Vorhabenträger haben für das Grundstück Flnr. 1398, Gemarkung Kirchham, sicherzustellen, dass es wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhält. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls ist vorübergehend eine provisorische Zufahrt einzurichten (A 3.7.3).

Die Übernahme der verbleibenden Restfläche von Grundstück Flnr. 1398 kann in der Planfeststellung nicht angeordnet werden (3.5.1.2.1). Es wird auf diese Verhandlungen mit den Vorhabenträgern verwiesen.

Der angegebene Betrieb stellt aufgrund seiner geringen Flächenausstattung keine eigenständige Existenz dar. Aber selbst wenn man die Existenzgefährdung aufgrund der vorgetragenen Einwände anders beurteilen würde, müsste hier auf die Planvorhaben nicht verzichtet werden, weil das öffentliche Interesse an den beiden Straßenbauvorhaben so groß ist, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den unter 3.5.1.2.2 genannten Gründen aus.

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme, für aufstehendes Holz, für An- und Durchschneidungen sowie Mehrwege bei der Waldbewirtschaftung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Straßenbaulasträger direkt mit den Betroffenen zu führen haben, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungs-festsetzungsverfahren zu regeln.

Weil der Tunnel Tutting mit Grundwasserwanne den Grundwasserstrom behindern würde, werden in das Bauwerk acht Grundwasserüberleitungen eingefügt und das Tunnelbauwerk wird zur Minimierung der Auswirkungen auf das Grundwasser in fünf

Bauabschnitten errichtet. Die Autobahndirektion Südbayern hat umfangreiche Beweissicherungen zur Wirksamkeit der geplanten Grundwasserüberleitungen und zu den Grundwasserständen im Umfeld der Grundwasserwanne durchzuführen. Auf die Nebenbestimmungen A 3.3.14 wird hierzu hingewiesen. Für das Anwesen der Einwender haben die Vorhabenträger in der Stellungnahme vom 27.10.2014 die Durchführung eines Gebäudebeweissicherungsverfahrens angekündigt (siehe hierzu auch A 6.1.2).

Mit nachteiligen Auswirkungen auf die Nutzung landwirtschaftlicher Flächen muss aus derzeitiger Sicht nicht gerechnet werden. Die geplanten Maßnahmen sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf als amtlichem Sachverständigen abgestimmt. Sollten durch baubedingte Veränderungen der Grundwasser- verhältnisse sich unzumutbare Nachteile für die landwirtschaftliche Nutzung der angrenzenden Flächen einstellen, ist diesen durch geeignete Maßnahmen zu begegnen, hilfsweise besteht Anspruch auf Entschädigung (Nebenbestimmung A 3.7.11). Die Vorhabenträger tragen mit der oben dargestellten Beweissicherung ausreichend zur Aufklärung bei. Es ist daher kein Grund ersichtlich, von den allgemeinen Beweislastregeln, die gesetzlich vorgegeben sind, abzuweichen.

#### 3.5.2.1.17 **Einwender Nr. 217** (Grunderwerbsplan Blatt 2, lfd. Nrn. 93, 96)

(Schreiben vom 28.5.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Die Verlegung der St 2110 bei Tutting ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Vom Staatlichen Bauamt Passau wurden insbesondere auch Varianten geprüft, die nördlich der Plantrasse liegen. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der Planlösung unter Abwägung aller Vor- und Nachteile und Betroffenheiten eindeutig der Vorzug vor diesen Varianten zu geben ist. Sie hat die kürzeste Baulänge, ist die kostengünstigste Lösung, die Grundinanspruchnahme ist minimiert, indem vorhandene Straßenflächen weitest möglich mitbenutzt werden und sie stellt auch unter ökologischen Gesichtspunkten betrachtet eine vertretbare Lösung dar.

Die Verkehrslärmbelastungen sind für jede Straße gesondert zu beurteilen. Für das Wohnanwesen in Tutting ergibt sich durch den etwa 350 m entfernt liegenden Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 ein weit unter den Grenzwerten liegender Beurteilungspegel.

Die geplante Verlegung der St 2110, deren Baustrecke etwa 200 m vor dem Anwesen endet, hat im Vergleich zum Prognosenullfall (also ohne Verlegung) keine spürbaren negativen Auswirkungen zur Folge.

Die Verlegung der St 2110 mit Kreuzungsumbau B12(alt)/St 2110 stellt einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV und der VLärmSchR 97 dar. Es ist deshalb nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV zu prüfen, ob die Beurteilungspegel spürbar um (aufgerundet) mindestens 3 dB(A) erhöht werden oder die Verkehrslärmbelastung auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Der Vorhabenträger hat für die nächstliegenden Wohngebäude (insgesamt 14 Immissionsorte St 10 bis St 54, siehe Lagepläne 11.2, Blatt 2 und 3) Lärmberechnungen durchgeführt. Danach ergibt sich bei keinem Gebäude eine Erhöhung der Beurteilungspegel um mind. 3 dB(A) bzw. auf 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht. Die für den Bereich südlich der Staatsstraße geforderte Lärmschutzwand kann deshalb nicht angeordnet werden.

Vom Bayer. Landesamt für Umwelt als zuständiger Fachbehörde wurden die schalltechnischen Berechnungen geprüft und die Ergebnisse, ebenso wie die schalltechnische Beurteilung, bestätigt.

Die im Jahr 2011 aktualisierte Prognose für die St 2110, die zwischen Rothalmünster und dem Kreisverkehrsplatz bei Tutting eine Verkehrsmenge von 8.096 Kfz/Tag sowie zwischen dem Kreisverkehrsplatz bei Tutting und der Kreisstraße PA 65 von bis zu 8.568 Kfz/Tag im Prognosejahr 2030 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

Die beantragten freiwilligen Verbesserungen in lärmschutzmäßiger Hinsicht durch Aufschüttungen und Geländemodellierungen werden nach Angaben der Vorhabenträger aufgrund der Örtlichkeit und mangels Überschussmassen kaum möglich sein.

Der Einwender bewirtschaftet im Nebenerwerb einen 13,4 ha großen landwirtschaftlichen Betrieb. Für die Verlegung der St 2110 sollen die Waldgrundstücke FlNr. 1462 und 1464, je Gemarkung Kirchham, mit einer Dienstbarkeit für die Schutzmaßnahme S7-St/CEF belastet werden. Auf den Flächen sowie auf angrenzenden Grundstücksflächen sollen vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten insgesamt 15 Fledermauskästen an Bäumen angebracht werden, um einen kurzzeitigen Engpass beim Höhlenangebot für baumhöhlenbewohnende Fledermausarten zu überbrücken. Damit ist der Einwender einverstanden, soweit weiterhin die Entnahme von Brennholz möglich ist und die Kosten für ein eventuell erforderliches Versetzen der Kästen vom Vorhabenträger übernommen werden. Beides hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 27.10.2014 zugesichert.

Beim Erörterungstermin wurde vom Vorhabenträger nochmals klargestellt, dass eine Inanspruchnahme des Grundstücks FlNr. 1213, Gemarkung Kirchham, nicht vorgesehen ist.

#### 3.5.2.1.18 **Einwender Nr. 218** (Grunderwerbsplan Blatt 1, lfd. Nrn. 2, 4, 5, 9, 11, 16, 22)

(Schreiben vom 26.7.2013 und 31.7.2013, Nr. 13/sf-397/13-L)

Die Einwendungen erfolgten nicht innerhalb der Frist des Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG (i. V. m. § 17a Nr. 7 FStrG a.F.).

Die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand ist nach **Art. 32 BayVwVfG** auf rechtzeitig gestellten Antrag zu gewähren, wenn jemand ohne Verschulden verhindert war, eine gesetzliche Frist einzuhalten.

Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG (i.V.m. § 17a Nr. 7 FStrG in der bis 31.05.2015 geltenden Fassung) sieht für Einwendungen gegen den Plan in einem Planfeststellungsverfahren vor, dass diese zur Vermeidung des Ausschlusses (materielle Präklusion) bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist zu erheben sind.

Es besteht also eine gesetzliche Mitwirkungslast, welcher Betroffene, die Einwendungen erheben wollen, aktiv nachkommen müssen und insoweit eine Einschränkung des behördlichen Untersuchungsgrundsatzes des Art. 24 BayVwVfG. Von der Einwenderin liegen keine fristgerecht erhobenen Einwendungen gegen die Vorhaben A 94 oder St 2110 bzw. die Seitenentnahmeflächen vor.

Wiederaufnahmegründe des Art. 32 BayVwVfG sind nicht erkennbar oder glaubhaft gemacht worden. Angesichts der Sachlage erscheint es auch ausgeschlossen, dass solche Gründe hier vorliegen könnten.

Die vollständigen Planunterlagen für die genannten Vorhaben lagen im Markt Rothalmünster und in der Gemeinde Kirchham vom 15.04.2013 bis zum 14.05.2013 zur öffentlichen Einsichtnahme aus. In der Bekanntmachung war jeweils konkret auf die zwei Seitenentnahmeflächen bei Schambach zur Gewinnung von 450.000 m<sup>3</sup> Schüttmaterial und auf den Ausschluss von Einwendungen hingewiesen worden. Die ausgelegten Planunterlagen enthielten im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) auf den Seiten 38 bis 44 ausführliche Angaben zu den „Seitenentnahmen bei Schambach“. Aber auch die übrigen Unterlagen (Übersichtspläne 2 und 3, Lageplan M 1 : 2.000, Bauwerksverzeichnis Nrn. 7.2.1/7.2.2/6.4.1/6.4.2, Unterlage 12.3 der landschaftspflegerischen Maßnahmen und Unterlagen 14.1 und 14.2 zu Grunderwerb), enthielten diese Seitenentnahmeflächen und zwar auf denselben Plänen bzw. Verzeichnissen, auf denen auch die A 94 dargestellt war. Somit konnte keiner, der in die Unterlagen Einsicht nahm, diese Seitenentnahmeflächen übersehen. Die Beteiligungsregelungen im Planfeststellungsrecht verlangen im Anhörungsverfahren zumindest diese Einsichtnahme durch potentiell Betroffene.

Eine Wiedereinsetzung würde hier den gesetzlichen Zweck der Verfahrensregelungen und der Ausschlussfrist konterkarieren. Ein Verzicht durch die Planfeststellungsbehörde wäre außerdem unzulässig und für den Vorhabenträger und ein ggf. mit der Sache befasstes Gericht nicht von Bedeutung (BVerwG vom 24.05.1996 Az. 4 A 38/95; 30.07.1998 Az. 4 A 1/94 und vom 18.12.2012 Az. 9 B 24.12).

Aber auch wenn man diese Situation vernachlässigen würde und dem hilfswise vorgetragenen Hinweis folgen würde, dass nicht rechtzeitig geltend gemachte Einwendungen im Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen sind, wenn sie der Behörde bereits bekannt sind oder sich geradezu aufdrängen, käme man hier zu keinem anderen Ergebnis, weil sich diese Flächen hier förmlich anbieten.

Unabhängig von dieser verfahrensrechtlichen Situation stellt sich die Sach- und Interessenlage nämlich folgendermaßen dar:

Für den Neubau der A 94 einschließlich der geplanten zwei Seitenentnahmeflächen bei Schambach (SE 1 und SE 2) werden aus den Grundstücken Flnr. 1775, 1778, 1804/2, 1809/5, 1809/9 und 1809/10, je Gemarkung Kirchham, insgesamt 85.235 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 1.658 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitstreifen in Anspruch genommen und von Flnr. 1775 eine Fläche von 123 m<sup>2</sup> mit einer Dienstbarkeit belastet. Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder weiter verringern (3.4.2). Insoweit wurden auch keine Einwendungen erhoben. Die geplanten Seitenentnahmen bei Schambach sind zum Ausgleich des hohen Massendefizits der Planvorhaben notwendig. Die Trasse der A 94 verläuft auf größerer Länge wegen der notwendigen Gewässerkreuzungen, zur sinnvollen und wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen und um einem ausgewogenen Höhenverlauf der Autobahn zu erreichen, oberhalb der Geländeoberfläche. Für den Bau der Straßendämme werden insgesamt zusätzlich 450.000 m<sup>3</sup> geeignetes Schüttmaterial benötigt. Dieses Material soll nicht von entfernten Abbauflächen herbeigeschafft werden, sondern unter Schonung der bestehenden öffentlichen Straßen und Wege und insbesondere zum Schutz der umliegenden bewohnten Gebiete aus geeigneten, neben der A 94

liegenden Abbaustellen entnommen und unmittelbar auf der Trasse der künftigen Autobahn zu den Einbaustellen transportiert werden.

Solche Seitenentnahmen gehören gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 4 FStrG zur Bundesautobahn, da ein unmittelbarer technisch-funktionaler Zusammenhang besteht, und sie dienen der Straßenbauverwaltung (BVerwG vom 11.4.2002, NVwZ 2002, 1119). Somit können diese Entnahmen grundsätzlich planfestgestellt werden. Hier gibt es Gründe des Wohls der Allgemeinheit, hinter denen andere öffentliche oder private Belange nach Abwägung zurückstehen müssen. Die vorgesehenen Abbauflächen liegen innerhalb des Vorranggebietes für Kies und Sand KS 17 Kirchham (Regionalplan Donau-Wald). Die Vorteile durch den ortsnahe Abbau und den Transport auf der künftigen Autobahntrasse (Baustrecke) sind unbestreitbar.

Zu dem im Erörterungstermin vorgetragenen Einwand, die Seitenentnahme 2 sei nicht wirtschaftlich gestaltet, weil wesentlich mehr Massen aus dem Abbaugelände gewonnen werden könnten, ist anzumerken, dass die vorliegende Planung für die Abbaumaßnahmen mit den Fachbehörden abgestimmt ist und beim vorgesehenen Abbau und der Gestaltung ein zweifacher Effekt angestrebt wird, mit dem nach dem Abbau zusätzlicher Ausgleichsbedarf nach der Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht vermieden werden kann. Dieses Ziel hat mehr Gewicht, als der Belang der Ausnutzung von Abbaumöglichkeiten. Insoweit dürfte es sich jedoch um Fragen handeln, die noch im Entschädigungsverfahren Bedeutung erlangen können. 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.

3.5.2.2 **Einwender Nr. 401 - 403** (Grunderwerbsplan Blatt 1, lfd. Nrn. 32, 39, Blatt 2, lfd. Nr. 1)

vertreten durch die **Rechtsanwälte Schönefelder, Ziegler, Lehnert**, München

(Schreiben vom 27.5.2013 und 14.11.2014 Nr. 214-06 L/mm)

Die für den Neubau der A 94 benötigten Grundstücksflächen wurden von der Autobahndirektion Südbayern inzwischen erworben.

Für das Anwesen ergibt sich unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen (an der Ostseite der Autobahn wird von Bau-km 21+550 bis 22+100 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,0 m bis 2,5 m errichtet, im Bereich der Brücke über dem Schambach ist an Stelle des Walles eine ca. 20 m lange Lärmschutzwand mit 2,5 m Höhe vorgesehen) durch den Bau der A 94 für das Prognosejahr 2030 ein Beurteilungspegel von max. 57 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Zumutbarkeitsgrenzen von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil die Grenzwerte nicht überschritten werden, kann der Vorhabenträger nicht zu der geforderten Verlängerung der Lärmschutzanlagen in Richtung Westen bis Bau-km 21+450 sowie einer Erhöhung auf 3 m verpflichtet werden.

Das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf hat in seinem Gutachten vom 28.3.2014 bestätigt, dass die westlich der A 94 vorgesehene Verlegung des Schambach-Armes



bei Beachtung der Nebenbestimmungen (wurden unter A 3.3 in diesen Beschluss aufgenommen) die Hochwassersituation nicht nachteilig verändert wird und keine maßnahmenbedingten nachteiligen Auswirkungen auf Dritte zu befürchten sind. Der Vorhabenträger kann deshalb nicht zu einer Planänderung, wie Verlegung des Schambach-Armes vom Anwesen weiter weg und/oder größere Dimensionierung des Bachlaufs, verpflichtet werden.

3.5.2.3 **Einwender Nr. 404** (Grunderwerbsplan Blatt 3a, lfd. Nrn. 3, 5, 6, 8, 26 und Blatt 3b für vorläufige Verkehrsanbindung B 12, lfd. Nr. 10)  
vertreten durch die **Rechtsanwälte Schönefelder, Ziegler, Lehnert**, München  
(Schreiben vom 27.5.2013 und 1.12.2014 Nr. 96-13 L/mm)

Bewirtschaftet wird ein 17 ha großer landwirtschaftlicher Betrieb im Haupterwerb. Etwa 2 ha sind zugepachtet.

Für den Neubau der A 94 mit Anpassung der B 12(alt) wird aus den oben bezeichneten Grundstücken eine Fläche von rund 1,3 ha auf Dauer benötigt. Außerdem werden rund 0,5 ha vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Sofern der Weiterbau der A 94 in Richtung Pocking nicht gleichzeitig mit dem Planvorhaben Malching - Kirchham oder vorher erfolgen kann, ist eine vorübergehende Anbindung der A 94 an die bestehende B 12 notwendig. Für diese Anbindung ist bei FlNr. 1029, Gemarkung Kühnham, eine größere vorübergehende Flächeninanspruchnahme von 1.902 m<sup>2</sup> notwendig (Planunterlage 14, Blatt 3b).

Die für den 17 ha großen Betrieb erheblichen Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse und Gestaltung erforderlich und vertretbar (3.4.2). Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig.

Von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes ist nach dem vorliegenden Gutachten des Sachverständigen Stegherr vom 5.5.2014 bei betriebswirtschaftlicher Betrachtung nicht auszugehen, weil der Betrieb aufgrund seiner relativ geringen Flächenausstattung keine eigenständige Existenz darstellt. Andererseits erkennt die Rechtsprechung (BVerwG vom 14.4.2010 Az. 9 A 13.08) auch kleineren Betrieben einen entsprechenden Status zu. Unterstellt man deshalb hier den Fall der drohenden Existenzgefährdung und prüft, ob die Grundstücke ganz oder teilweise geschont werden können, kommt man zu dem Ergebnis, dass dies aufgrund der Lage der Grundstücke und der wesentlichen Punkte für die Trassierung der A 94 praktisch nicht vertretbar ist. Auch die Entwässerungsanlage kann nicht woanders platziert werden, ohne dass Nachteile entstünden.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den unter 3.5.1.2.2 genannten Gründen grundsätzlich aus. Die Vorhabenträger haben sich aber nachhaltig bemüht, für die abzutretende landwirtschaftliche Nutzfläche geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (A 6.1.10).

Die für das zur A 94 nächstgelegene Anwesen in Leithen erstellte Verkehrslärm-berechnung ergab für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 50 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht. Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Zumutbarkeitsgrenzen von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Diese werden deutlich unterschritten. Sogar die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete

(59/49) werden nicht erreicht. Für das Anwesen der Einwender können deshalb Lärmschutzmaßnahmen nicht angeordnet werden.

3.5.2.4 **Einwender Nr. 501** (Grunderwerbsplan Blatt 3a, lfd. Nrn. 14, 25 und Blatt 3b für vorläufige Verkehrsanbindung B 12, lfd. Nr. 9)  
vertreten durch **Rechtsanwältin Dr. Brantl**, Regensburg

(Schreiben vom 21.5.2013)

Für den Neubau der A 94 mit Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Kirchham - B 12 - Leithen wird aus dem hofnahen Grundstück Flnr. 828 sowie dem Hofgrundstück Flnr. 839, je Gemarkung Kirchham, eine Fläche von insgesamt 12.178 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 10.285 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Sofern der Weiterbau der A 94 in Richtung Pocking nicht gleichzeitig mit dem Planvorhaben Malching - Kirchham oder schon erfolgen kann, ist übergangsweise eine Anbindung der A 94 an die bestehende B 12 notwendig. Für diese Anbindung ergibt sich bei Flnr. 839 vorläufig eine geringere Flächeninanspruchnahme von 1.087 m<sup>2</sup> (Erwerbsfläche) und 2.459 m<sup>2</sup> (vorübergehend).

In den Planunterlagen vom 31.1.2013 war beim Grundstück Flnr. 839 auch eine Teilfläche für Ausgleichsmaßnahmen für den anschließenden Folgeabschnitt Kirchham - Pocking zum Erwerb angegeben. Weil die Ausgleichsmaßnahme erst im Folgeabschnitt umgesetzt werden soll und in den dortigen Planunterlagen vom 31.5.2012 ebenfalls enthalten ist, hat der Vorhabenträger, wie gefordert, diese Teilfläche im vorliegenden Planfeststellungsantrag nicht mehr als Bedarfsfläche ausgewiesen und die Grunderwerbsunterlagen mit den Deckblättern vom 2.3.2015 entsprechend geändert.

Die Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse und Gestaltung erforderlich und vernünftig. Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung erforderlich.

Andere Trassenführungen der A 94 scheiden aus den bereits unter 3.4.2 genannten Gründen aus. Im Bereich Malching - Kirchham kommen für die A 94 wegen der Orte Tutting, Kirchham und Bad Füssing praktisch nur Lösungen nördlich von Tutting unmittelbar entlang der Hangkante des Hügellandes (= Plantrasse), zwischen den Orten Tutting und Kirchham (Kirchham Süd) oder zwischen Kirchham und Bad Füssing in Betracht. Die Trassenführungen südlich von Tutting bzw. Kirchham würden stärker von der Bundesstraße 12 abweichen und bisher unbelastete Gebiete neu durchschneiden.

Ganz südlich liegende Linienführungen zwischen Kirchham und Bad Füssing hat die Autobahndirektion Südbayern bereits frühzeitig ausgeschieden, weil sie das Wasserschutzgebiet Safferstetten mittig durchschneiden und gleichzeitig Bad Füssing mit den vorhandenen Kurbetrieben unverträglich stark beeinträchtigen würden.

Die Variante „Kirchham Süd“ verläuft im Bereich der etwa 300 m breiten Baulücke zwischen Tutting und Kirchham. Weil in ihrer Nähe sowohl die Wohngebiete von Kirchham wie auch die Bebauung von Tutting liegen, wären wesentlich mehr Menschen von den Lärmemissionen der Autobahn betroffen als bei der Plantrasse und entstünde eine Trennungslinie zwischen Tutting und Kirchham.

Neben den topographischen Gegebenheiten waren im Planfeststellungsabschnitt insbesondere folgende Punkte bei der Trassierung der A 94 zu berücksichtigen:

- vorhandene Bebauung, insbesondere Schambach, Reith, Freudenstein, Tutting, Staubermühle, Moos, Hinteröd, Leithen und Osterholzen
- Einbeziehung der vorhandenen B 12
- Anknüpfungen an die bestehende Autobahn bei Malching und den geplanten unmittelbar nachfolgenden Teilabschnitt Kirchham - Pocking
- Trinkwasserschutzgebiete Safferstetten und Osterholzen
- Hangkante zum tertiären Hügelland
- Kößlerner Bach, Schambach und Schambach-Ableiter
- Kreuzungen mit der PA 62, B 12, GVS Erlbacher Straße, GVS Hinterberg-Tutting, St 2110 und GVS Kirchham-Leithen sowie die Anschlussstelle B 12 nordöstlich von Tutting
- landwirtschaftliche Strukturen
- ökologisch wertvolle Bereiche

Die Planlösung nimmt ausreichend Rücksicht auf Wohnnutzungen sowie vorhandene Strukturen und Nutzungsgrenzen. Außerdem fügt sie sich in das Konzept zum abschnittswisen Bau der A 94 ein und berührt die Wasserschutzgebiete „Safferstetten“ und „Osterholzen“ nicht mehr als notwendig. Der insoweit erhobene Einwand, dass die Grundwasserverhältnisse nicht ausreichend untersucht worden seien, ist unbegründet, denn der Planfeststellungsbehörde wurden entsprechende Gutachten vorgelegt. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass im Bereich Tutting die Fahrbahn der A 94 in Tieflage in einer Einhausung verlaufen wird. Weil dadurch der Grundwasserstrom behindert würde, werden in das Bauwerk acht Grundwasserüberleitungen (Düker) eingefügt und wird dieses Tunnelbauwerk zur Minimierung der Auswirkungen auf das Grundwasser in fünf Bauabschnitten errichtet. Die Vermeidungsmaßnahmen sowie die Maßnahmen zur Minimierung der Eingriffe in das Grundwasser sind in den Planunterlagen (Unterlage 1, Erläuterungsbericht Seite 73 ff.) im Detail beschrieben. Die Autobahndirektion Südbayern hat zusätzlich hierzu umfangreiche Beweissicherungen zur Wirksamkeit der geplanten Grundwasserüberleitungen, zu den Grundwasserständen im Umfeld der Grundwasserwanne und zu möglichen Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgungsanlagen Osterholzen und Safferstetten durchzuführen. Auf die Nebenbestimmung A 3.3.14 wird hierzu verwiesen. Bei Beachtung der in diesem Beschluss unter A 3 und A 4 festgesetzten Nebenbestimmungen sind Gefahren für den Trinkwasserschutz durch den Bau und Betrieb der Straßenbauvorhaben deshalb nicht zu besorgen.

Der Grundstücksmehrbedarf im Vergleich zur früheren Planung der A 94 aus dem Jahr 2006 beruht auf der Anpassung der Breite des Mittelstreifens der Autobahn von 3 auf 4 m in Anwendung der aktuellen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA, Ausgabe 2008. Mit einer Mittelstreifenbreite von 4 m (Regelbreite) ist neben baulichen und verkehrstechnischen Einrichtungen (z. B. Rückhalteeinrichtungen, Pfosten für Verkehrszeichenbrücken, Entwässerungseinrichtungen usw.) dort auch eine entsprechende Bepflanzung möglich. Auch die aktuelle Breite der über die A 94 zu überführenden GVS Kirchham - B 12 - Leithen von 4,75 m auf 5,50 m sowie die Bankettbreiten von 1,0 m statt früher 0,75 m, sind notwendig, um auch im

Überführungsbereich für den Begegnungsfall mit den heute zulässigen großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen sichere Verkehrsverhältnisse zu gewährleisten. Der durch diese Planänderungen beim Grundstück FlNr. 828 verursachte geringe Flächenmehrbedarf lässt sich deshalb nicht vermeiden.

Im Rahmen der Planfeststellung kann nicht darüber entschieden werden, ob der Vorhabenträger Tauschflächen, wie z. B. die Restfläche von FlNr. 452, Gemarkung Pocking, zur Verfügung zu stellen hat. Art und Höhe der Entschädigung für die dauerhaften oder temporären Grundinanspruchnahmen sind nämlich gesondert in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen haben, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Abschnittsbildung:

Der Neubau der 150 km langen A 94 zwischen München und Pocking (A 3) muss in mehrere Streckenabschnitte unterteilt werden, damit die Verfahren überschaubar bleiben. Darüber hinaus schließen Gründe der Finanzierbarkeit sowie einer geordneten Bauabwicklung unter Berücksichtigung und Einbeziehung der hohen Verkehrsbelastung auf der bestehenden B 12 einen Neubau in einem Zug aus. Diesen Umständen trägt bereits der Bedarfsplan mit einer Unterteilung in mehrere Abschnitte (Verkehrseinheiten) Rechnung. Im Planfeststellungsverfahren ist die Bildung von Teilabschnitten zulässig, wenn dies auf der Grundlage einer konzeptionellen Gesamtplanung geschieht (BVerwG vom 26.6.1992, DVBl 1992, 1435), eine vollständige Abwägung möglich ist und keine Rechtsschutzmöglichkeiten verkürzt werden. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt und zwar auch hinsichtlich der Aufteilung der im Bedarfsplan vorgesehenen Verkehrseinheit Malching - Tutting mit 11,1 km Länge in zwei Abschnitte.

Das Bauende des Planvorhabens ist bis zum Weiterbau des Folgeabschnittes Pocking mit der B 12 verknüpft. Damit wird der Planfeststellungsabschnitt verkehrswirksam, unabhängig von der Realisierung des Folgeabschnittes Kirchham - Pocking. Es gibt also nicht die Gefahr, dass ein Planungstorso entsteht. Tutting kann sofort vom erheblichen Durchgangsverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B 12 entlastet werden. Die Aufteilung der Streckenabschnitte erfolgte also nicht, wie angenommen, nach Gemeindegrenzen sondern mit dem Ziel einer möglichst sinnvollen Ausgestaltung der vorübergehenden Anbindung an die B 12. Die Regenwasserbehandlungsanlage 6 bei Bau-km 26+200, mit Zufahrt zur B 12 für den Unterhalt der Becken, muss aus technischen und wirtschaftlichen Gründen bereits im Zuge des Planvorhabens errichtet werden. Das Becken wurde im Bereich eines Tiefpunktes der Autobahngradienten platziert, damit das Oberflächenwasser im freien Gefälle abgeleitet werden kann.

Die Planunterlagen für den Folgeabschnitt bis zur A 3 zwischen Kirchham und Pocking lagen bereits öffentlich aus. Der Regierung ist ein vorläufiges positives Gesamturteil über die Weiterführung aufgrund der bereits eingegangenen Stellungnahmen und der Erkenntnisse aus dem Raumordnungsverfahren möglich.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt durch diese Vorgehensweise nicht ein, da ein einheitliches Konzept zu Grunde liegt und die Abschnitte sich zusammenfügen. Der im Raumordnungsverfahren im Bereich des früheren Standorttruppenübungsplatzes dargestellte nördlichere Trassenverlauf der A 94

beim Folgeabschnitt in Richtung Pocking (der aber nach Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung nach Süden verschoben werden soll), wird bei der vorgesehenen Planlösung mit vorläufiger Anbindung an die B 12 nicht ausgeschlossen.

#### Verkehrslärm:

Für die Anwesen der Einwenderin ergibt sich nach den Verkehrslärberechnungen durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 ein maximaler Beurteilungspegel von 52 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht. Bei der früheren Planung der A 94 (mit hoher Dammlage der Autobahn im Ortsbereich von Tutting) von 2006 lagen die Beurteilungspegel bei 53/49 dB(A). Die (geringen) Pegeldifferenzen sind nach Mitteilung des Vorhabenträgers auf die Verwendung des aktuellen EDV-Berechnungsprogrammes zurückzuführen. Der zu erwartende Verkehrslärm ist nach den gesetzlichen Regelungen zu berechnen. Die Anwesen liegen im Außenbereich, es gelten also die Zumutbarkeitsgrenzen von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil diese nicht überschritten werden, können für die etwa 350 m von der A 94 entfernt liegenden Anwesen Lärmschutzmaßnahmen nicht angeordnet werden.

Sofern die bereits angesprochene übergangsweise Anbindung der A 94 an die bestehende B 12 notwendig wird, wird dies zu keiner Lärmmehrbelastung führen, weil der Verkehr dabei in etwas größerer Entfernung zum Ortsteil Osterholzen als bei durchgehender Autobahn geführt wird. Der Vorhabenträger musste deshalb für diese vorübergehende Anbindung keine gesonderte schalltechnische Berechnung vornehmen. Auch die Befürchtung, dass während der Zeit dieser Anbindung der A 94 an die bestehende B 12 der Verkehr auf der Kreisstraße PA 65 immens zunehmen werde, ist unbegründet. Mit der Anschlussstelle B 12 wird dann nämlich bereits eine leistungsfähige Verknüpfung der St 2110 mit der Autobahn/B 12 bei Tutting zur Verfügung stehen. Nach Fertigstellung der A 94 in diesem Bereich, wird laut dem Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak der Verkehr auf der Kreisstraße sogar von 1.800 auf 1.200 Fahrzeuge/Tag abnehmen.

Die schalltechnischen Berechnungen der Vorhabenträger wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt als zuständiger Fachbehörde geprüft und die Ergebnisse, ebenso wie die schalltechnische Beurteilung bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit der Lärmbeurteilung. Eine zusätzliche sachverständige Überprüfung wird deshalb nicht für erforderlich gehalten.

Die Autobahndirektion hat beim Erörterungstermin eine durchgehende einreihige Bepflanzung entlang der Ostseite der A 94 im Bereich Osterholzen zugesagt. Die Zusage ist unter A 6.1.11 festgehalten.

Die Befürchtung, dass durch den Neubau der A 94 eine erhebliche Wertminderung für die Anwesen in Osterholzen eintreten wird, wird deshalb so nicht geteilt. Falls aus dem Grundstück, auf dem die Gebäude stehen, eine Grundabtretung zu erfolgen hat, sind derartige Fragen im Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

3.5.2.5 **Einwender Nr. 601** (Grunderwerbsplan Blatt 3a, lfd. Nrn. 15, 16 und Blatt 3b für vorläufige Verkehrsanbindung B 12, lfd. Nr. 17)  
vertreten durch **Rechtsanwalt Schneider**, München  
(Schreiben vom 10.5.2013 Nr. 130/13/S/W)

Die Einwender bewirtschaften laut ihren Angaben und dem Gutachten des Sachverständigen Stegherr vom 14.4.2014 einen 48 ha großen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Etwa 21 ha sind zugepachtet. Der Gutachter geht von einer rechtlich gesicherten Betriebsfläche von rund 37,1 ha vor dem Autobahnbau und rund 35,8 ha nachher aus.

Für den Neubau der A 94 wird aus den Grundstücken Flnr. 1025, 1059 und 1060, je Gemarkung Kühnham, eine Fläche von insgesamt 12.913 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 3.755 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Sofern der Weiterbau der A 94 in Richtung Pocking nicht gleichzeitig mit dem Planvorhaben Malching - Kirchham oder bereits vorher fertiggestellt werden kann, ist übergangsweise eine Anbindung der A 94 an die bestehende B 12 notwendig. Diese Anbindung erfordert bei Flnr. 1025 eine vorübergehende Grundinanspruchnahme von 311 m<sup>2</sup>.

Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig. Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung erforderlich. Andere Trassenführungen der A 94 scheiden aus den unter 3.4.2 bereits genannten Gründen aus.

Wie zu den öffentlichen landwirtschaftlichen Belangen unter 3.4.7 bereits dargestellt ist und auch bereits im Raumordnungsverfahren Thema war, beansprucht der Bau der A 94 in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Neubau der A 94 dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingten Belastungen der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheiten. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit des Vorhabens 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 der Vorhaben (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.

Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Der Vorhabenträger hat bei der Auswahl der Kompensationsflächen für die Landwirtschaft besonders geeignete Flächen weitest möglich verschont (siehe oben unter 3.4.5.3.4).

Die laut den Planunterlagen vorgesehenen Seitenentnahmen bei Schambach sind zum Ausgleich des hohen Massendefizits der Planvorhaben notwendig. Die Trasse der A 94 verläuft auf größerer Länge wegen der notwendigen Gewässerkreuzungen, zur sinnvollen und wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungs-

anlagen und um einem ausgewogenen Höhenverlauf der Autobahn zu erreichen, oberhalb der Geländeoberfläche. Für den Bau der Straßendämme werden insgesamt zusätzlich 450.000 m<sup>3</sup> geeignetes Schüttmaterial benötigt. Dieses Material soll nicht von entfernten Abbauflächen herbeigeschafft werden, sondern unter Schonung der bestehenden öffentlichen Straßen und Wege und insbesondere zum Schutz der umliegenden bewohnten Gebiete aus geeigneten, neben der A 94 liegenden Abbaustellen entnommen und unmittelbar auf der Trasse der künftigen Autobahn zu den Einbaustellen transportiert werden. Ausgleichsmaßnahmen für die Seitenentnahmen sind auf den Abbauflächen vorgesehen, so dass weitere landwirtschaftliche Flächen nicht in Anspruch genommen werden müssen. Auch im Folgeabschnitt der A 94 bei Pocking soll nach der vom Vorhabenträger angekündigten Planänderung der Großteil der Ausgleichsmaßnahmen auf dem aufgelassenen Standortübungsplatz „Rottal-Kaserne“ umgesetzt werden. Damit kann die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter privater Flächen spürbar reduziert werden.

Die Seitenentnahmen gehören gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 4 FStrG zur Bundesautobahn, da ein unmittelbarer technisch-funktionaler Zusammenhang besteht. Solche Seitenentnahmen dienen der Straßenbauverwaltung (BVerwG vom 11.4.2002, NVwZ 2002, 1119). Somit können diese Entnahmen grundsätzlich planfestgestellt werden und gibt es Gründe des Wohls der Allgemeinheit, hinter denen andere öffentliche oder private Belange nach Abwägung zurückstehen müssen. Die Abbauflächen liegen innerhalb des Vorranggebietes für Kies und Sand KS 17 Kirchham (Regionalplan Donau-Wald). Die Vorteile durch den ortsnahen Abbau und den Transport auf der künftigen Autobahntrasse (Baustrecke) sind unbestreitbar.

Von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes ist bei dem oben genannten Flächenentzug nach dem Sachverständigengutachten vom 14.4.2014 nicht auszugehen, weil eine ausreichende Eigenkapitalbildung möglich bleibt. Aber selbst wenn man bei der betrieblichen Beurteilung keine Pachtflächen ansetzen würde und eine Existenzgefährdung unterstellen würde, könnte hier auf das Planvorhaben nicht verzichtet werden oder eine schonendere Trassierung verlangt werden, weil das Orientieren der Trasse an der bestehenden B 12 insgesamt eindeutig am günstigsten ist.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet aus den unter 3.5.1.2.2 genannten Gründen im Planfeststellungsbeschluss aus. Die Autobahndirektion hat sich aber nachhaltig zu bemühen, für die abzutretende landwirtschaftliche Nutzfläche geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Sie hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (A 3.7.1).

Für eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung der A 94 hat die Autobahndirektion einzustehen (A 3.7.2). Das Vorhaben ist so auszuführen, dass dauerhaft keine nachteiligen Veränderungen durch Vernässungen bzw. Wasserrückstau auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücken eintreten. Das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf hat die Planunterlagen geprüft und bestätigt, dass Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten sind. Die hierzu geforderten Beweissicherungen zum Zustand der angrenzenden Grundstücke können deshalb vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Im Bereich der Grundstücke Flnr. 1028 (Pachtfläche), 1025 und 1059 sind Gehölzpflanzungen nicht vorgesehen. Auch im Bereich des Grundstücks Flnr. 1060 sind nach den festgestellten Plänen entlang der verlegten B 12 (künftig Staatsstraße) keine Gehölzpflanzungen geplant. Die im Bereich des Grundstückes Flnr. 1060 nördlich entlang der GVS Kirchham - B 12 - Leithen vorgesehene Bepflanzung wird die Autobahndirektion, wie beim Erörterungstermin zugesagt, auf die Südseite der GVS verlegen und dort höchstens mittelgroße Bäume pflanzen. Diese Zusage ist unter A 6.1.12 festgehalten.

Für das Anwesen selbst wurde keine eigene Lärmberechnung durchgeführt. Das ist auch nicht erforderlich, weil bereits bei den wesentlich näher zur A 94 liegenden Anwesen, für die Berechnungen angestellt wurden, die Zumutbarkeitsgrenzen von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht deutlich unterschritten werden. Sogar die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden nicht erreicht. Für das über einen Kilometer von der A 94 entfernt liegende Anwesen können deshalb die geforderten passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht angeordnet werden.

3.5.2.6 **Einwender Nr. 701** (Grunderwerbsplan Blatt 5, lfd. Nr. 1)  
vertreten durch die **Rechtsanwälte Brenninger, Welnhofer, Riedel & Partner**,  
Regensburg

(Schreiben vom 22.5.2013, 24.6.2013, 7.9.2013, 28.3.2014 Nr. 00371-13-PW sowie die am Erörterungstermin übergebene Stellungnahme des Einwenders)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Malching und Kirchham ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Die Inanspruchnahme des verpachteten Grundstückes Flnr. 1214, Gemarkung Kirchham, für die Ausgleichsmaßnahme A6/CEF lässt sich nicht vermeiden oder reduzieren. Nach anderen geeigneten Flächen wurde erfolglos gesucht.

Aus dem 44.160 m<sup>2</sup> großen Grundstück werden rund 3 ha für die Schaffung von optimiertem Lebensraum für den Kiebitz und weitere Vogelarten der Agrarlandschaft (u. a. Feldlerche und Wachtel) benötigt. Mit der auf der Fläche geplanten sog. „vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme“ A6/CEF sollen die durch Bau und Betrieb der A 94 bedingten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von einzelnen Brutpaaren des Kiebitz ausgeglichen und damit artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des Schädigungsverbotes gemäß § 44 BNatSchG vermieden werden (3.4.5.1.2).

Die Auswahl der Fläche hat der Vorhabenträger nicht, wie angenommen, willkürlich vorgenommen. Er hat sich vielmehr am vorhandenen Verteilungsmuster der Kiebitzbrutplätze und den notwendigen Abständen zu Störfaktoren (Autobahn, sonstige Straßen, Wälder und sonstige Gehölze, Siedlungen) orientiert. Geplant ist, eine nordöstlich von Tutting liegende, größere, in sich geschlossene Fläche aufzuwerten, weil bei mehreren kleineren Flächen wegen der dann stark zunehmenden randlichen Störeffekte der Ausgleichsflächenbedarf deutlich höher wäre.

Zur Notwendigkeit dieser vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme wird zunächst auf die Erläuterungen unter 3.4.5.1.2.4 verwiesen. Der Standort der Ausgleichsmaßnahme A6/CEF liegt noch im näheren Bereich der durch die Baumaßnahme beeinträchtigten Brutreviere des Kiebitzes, jedoch außerhalb der Effektdistanz von vielbefahrenen Straßen (v. a. geplante A 94, St 2110) und zentral in der weitläufigen, wenig gestörten Agrarlandschaft zwischen der geplanten A 94, der St 2110 und dem



Osterholzener Wald. Die Ackerflächen werden bereits von einzelnen Kiebitzbrutpaaren genutzt. Dies lässt erwarten, dass die Kiebitze mit ihrer relativen Brutorttreue die neu geschaffenen (Ausweich-)Lebensräume und künftigen Brutreviere auch annehmen werden. Die Umsetzung der Maßnahme ist kurzfristig möglich, da Kiebitze gerade auch vegetationsarme Flächen besiedeln. Von einer schnellen Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahme kann also ausgegangen werden. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass nach erfolgter fachlicher Prüfung nur der vorgesehene Raum nordöstlich von Tutting den genannten Anforderungen entspricht und ausreichend geeignete Alternativstandorte im Bereich der beeinträchtigten Kiebitzhabitate nicht vorhanden sind. Weitere großräumige Bereiche scheiden aus, weil sie aufgrund ihrer Standortbedingungen (Wald- bzw. Gehölzbestände, Flächen entlang der vielbefahrenen Straßen) als Kiebitzlebensraum nicht geeignet sind.

Die Ausgleichsmaßnahme liegt zwar in einem Bereich, der von der landwirtschaftlichen Standortkartierung (LSK) in Bayern (ehemals Agrarleitplanung) als Acker mit günstigen Erzeugungsbedingungen beschrieben wird. Dies trifft aber nahezu für alle landwirtschaftlich genutzten Flächen in diesem Landschaftsraum zu. Die Gesamtgröße von 3 ha ergibt sich aus dem Ziel der Funktionserfüllung und ist der unterste Wert, der aus artenschutzrechtlichen Gründen im Landschaftsraum fachlich vertretbar ist. Im Vergleich mit dem Konzept für den Abschnitt Pocking ist darauf hinzuweisen, dass eine größere Anzahl von Brutpaaren auf (anteilig) weniger Fläche untergebracht werden kann (siehe z. B. Forschungsprojekt FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für das Straßenwesen, Garniel und Mierwald (2010) „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ Seiten 72 ff. (80)).

Vorgesehen sind eine Grünland-Neuanlage sowie Nutzungsaufgaben für die Bewirtschaftung der zentralen Ackerflächen. Auf der Fläche ist auch künftig eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Nutzung unter Beachtung von Bewirtschaftungsvereinbarungen möglich, so dass nicht unbedingt ein völliger Eigentumsentzug erfolgen muss, sondern auch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit mit den im Maßnahmenblatt genannten Nutzungsbeschränkungen ausreicht (A 6.1.13).

Wie vom Vorhabenträger im Erörterungstermin erläutert, sind auch im Folgeabschnitt Kirchham - Pocking der A 94 für die beeinträchtigte Kiebitzpopulation umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen geplant, die erheblich mehr Fläche als im Planfeststellungsabschnitt Malching - Kirchham umfassen. Dort sind im Bereich der Ausgleichsflächen vorab umfangreiche Maßnahmen, wie Bodenabtrag und Anlage von feuchten Senken, durchzuführen. Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt soll dagegen aus Gründen der weiteren landwirtschaftlichen Nutzung auf derartige Maßnahmen verzichtet werden. Die im Erörterungstermin geforderte Verlegung der Ausgleichsmaßnahme in den Folgeabschnitt der A 94 Kirchham - Pocking (etwa 3,5 km entfernt im Bereich des früheren Truppenübungsplatzes) ist nicht möglich, weil der räumliche Funktionszusammenhang fehlen würde. Die dort zur Verfügung stehende Fläche reicht außerdem für einen zusätzlichen Bedarf nicht aus.

Von der Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes ist nach den Angaben des Betroffenen und dem Gutachten des Sachverständigen Stegherr vom 14.4.2014 nicht auszugehen. Eine Existenzgefährdung könnte nur entstehen, wenn ein Betrieb angetroffen würde, der für den Betriebsinhaber und seine Familie eine taugliche Lebensgrundlage darstellt. Das BVerwG hat in mehreren Urteilen

ausgeführt, dass die Begutachtung der Frage, ob tatsächlich eine existenzgefährdende oder -vernichtende Landinanspruchnahme gegeben ist, „nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen“ ist. Relevant dafür, ist die „Aussicht auf eine längerfristige Existenz“ für den Betrieb. Die Existenzfähigkeit wird bestätigt, wenn Betriebsgewinne erwirtschaftet werden und eine damit einhergehende Eigenkapitalbildung möglich ist. Die muss längerfristig erkennbar sein.

Urteile aus den Jahren 2010 und 2011 werten hinsichtlich der Existenzfähigkeit aber auch eine „bescheidene Lebensführung“ positiv, wenn der Betriebsinhaber darlegen kann, dass er „von seiner Hände Arbeit“ aus dem Betriebseinkommen lebt (BVerwG v. 14.4.2010 Az. 9 A 13/08; BayVGH v. 24.11.2010 Az. 8 A 10.4024; OVG NRW v. 13.4.2011 Az. 11 D 37/10.AK). Beides ist hier nicht der Fall.

Aufgrund der geringen Flächenausstattung besteht keine eigenständige Existenzgrundlage. Bewirtschaftet wird die Hofstelle lediglich durch Nutzung der Streuobstwiesen. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen sind verpachtet.

Aber selbst wenn man die Existenzgefährdung aufgrund der vorgetragenen Einwände anders beurteilen würde, könnte hier auf den Neubau der A 94 und die Nutzungsbeschränkung für die aus artenschutzrechtlichen Gründen notwendige Ausgleichsmaßnahme A6 nicht verzichtet werden. Insoweit ist der Bedarf vorstehend erläutert und begründet, dass kein anderes Grundstück gefunden werden konnte. Der Nachweis, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG durch die rechtzeitige Bereitstellung von geeignetem Lebensraum kompensiert werden kann, ist Voraussetzung für das Vermeiden des Verbotstatbestandes (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG), weil ausreichende Ausweichmöglichkeiten (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG) für diese Arten nicht bestehen (siehe auch C 3.4.5.1.2.4). Die Vorhabenträger waren aufgefordert, ein anderes Grundstück zu ermitteln, dessen Inanspruchnahme den Eigentümer bzw. Nutzer geringer getroffen hätte. Diese Suche war aber erfolglos.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den unter 3.5.1.2.2 genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat sich jedoch nachhaltig zu bemühen, dem Einwander für die abzutretende landwirtschaftliche Nutzfläche geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (A 3.7.1).

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

### 3.5.2.7 **Sammeleinwand Kirchham**

(Schreiben vom 23.4.2013 mit 2 Seiten Unterschriftenlisten, Schreiben vom 10.11.2014)

Wie oben bereits dargestellt ist, wird die bestehende B 12 durch den Neubau der A 94 auch im Bereich Malching - Kirchham erheblich vom Durchgangsverkehr (insbesondere auch vom Schwerverkehr) entlastet werden. Straßenverkehrs-

rechtliche Anordnungen, wie die geforderte Sperrung der B 12alt (künftig Kreisstraße und ab dem Kreisverkehrsplatz bei Tutting künftig Staatsstraße) für den Lkw-Durchgangsverkehr können im Rahmen der Planfeststellung nicht erfolgen.

**3.5.2.8 Einwender Nr. 7037** (Grunderwerbsplan Blatt 1, lfd. Nrn. 25, 29, 33, Blatt 2, lfd. Nr. 1)

(Schreiben vom 11.5.2013 und vom 26.10.2014)

Der Einwender bewirtschaftet einen 39 ha großen landwirtschaftlichen Betrieb (davon 13 ha zugepachtet) im Haupterwerb. Zum Betrieb gehören weitere 10,3 ha abseits vom Betriebssitz in Schambach liegende landwirtschaftliche Nutzflächen, die weiterverpachtet sind.

Für den Neubau der A 94 mit anzupassender B 12(alt) wird aus den oben bezeichneten Grundstücken eine Fläche von insgesamt 17.286 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 6.950 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse und der vorgesehenen Gestaltung erforderlich und vertretbar (3.4.2). Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig.

Nach dem Gutachten des Sachverständigen Stegherr zur Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes vom 8.4.2014, den zwischenzeitlich erfolgten Abstimmungen zwischen dem Einwender und dem Vorhabenträger sowie aufgrund der Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin am 4.12.2014 hat die Autobahndirektion Südbayern eine Existenzgefährdung nicht sicher ausgeschlossen. Die Autobahndirektion wird deshalb im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen eine geeignete Ersatzfläche anbieten (A 6.1.14).

Die Übernahme der verbleibenden Restflächen der Grundstücke Flnr. 1728 und 1735, je Gemarkung Kirchham, kann in der Planfeststellung nicht angeordnet werden (3.5.1.2.1).

Art und Höhe der Entschädigung für An- und Durchschneidungen, Bewirtschaftungerschwernisse, Mehrwege und Wertminderung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Für eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung der A 94 hat die Autobahndirektion einzustehen (A 3.7.2). Das Vorhaben ist so auszuführen, dass keine nachteiligen Veränderungen durch Vernässungen bzw. Wasserrückstau auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücken eintreten. Schäden, die durch ungeregelten Wasserabfluss von den planfestgestellten Anlagen verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

Wie gefordert, sind zwischen der Kreisstraße PA 62 und der verlegten B 12 bei Reith beidseits der Autobahn öffentliche Feld- und Waldwege vorgesehen. Die für die Restfläche von Flnr. 1735 westlich der A 94 geforderte zweite Zufahrt zur B 12(alt) hat die Autobahndirektion beim Erörterungstermin zugesagt. Der Lageplan und das Bauwerksverzeichnis wurden entsprechend ergänzt (Deckblätter vom 2.3.2015). Im Bereich der Grabenquerungen werden die Zufahrten 5 m breit ausgebildet.

Der geforderte vollständige Verzicht auf eine Bepflanzung der Autobahnböschungen mit Bäumen ist nicht möglich, da die vorgesehene Bepflanzung zur landschaftsgerechten Einbindung der Straße notwendig ist. Es handelt sich dabei um Minimierungsmaßnahmen in Bezug auf das Landschaftsbild, durch die ein weiterer Ausgleichsflächenbedarf vermieden werden kann. Im Bereich des Grundstücks Flnr. 993, Gemarkung Kirchham, ist eine Gehölzpflanzung nicht vorgesehen. Die im Bereich des Grundstücks Flnr. 1728, Gemarkung Kirchham, an der verlegten GVS vorgesehene Bepflanzung ist zur Einbindung des Straßendamms in die Landschaft erforderlich. Im Bereich der Grundstücke Flnr. 1763 und 1735, Gemarkung Kirchham, liegt zwischen den Grundstücken und der Straßenböschung bzw. der Bepflanzung ein Anwandweg. Unzumutbare Nachteile sind wegen dem Abstand zwischen Grundstücksgrenzen und Bepflanzung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu befürchten. Auf die Nebenbestimmung A 3.7.4 wird ferner hingewiesen.

Die laut den Planunterlagen vorgesehenen Seitenentnahmen bei Schambach sind zum Ausgleich des hohen Massendefizits der Planvorhaben notwendig. Die Trasse der A 94 verläuft auf größerer Streckenlänge wegen der notwendigen Gewässerkreuzungen, zur sinnvollen und wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen und zum Erreichen eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn, oberhalb der Geländeoberfläche. Für den Bau der Straßendämme werden insgesamt zusätzlich 450.000 m<sup>3</sup> geeignetes Schüttmaterial benötigt. Dieses Material soll nicht von entfernten Abbauflächen herbeigeschafft werden, sondern zwecks Schonung der bestehenden öffentlichen Straßen und Wege und insbesondere zum Schutz der umliegenden bewohnten Gebiete aus geeigneten, neben der A 94 liegenden Abbaustellen entnommen werden und unmittelbar auf der Trasse der künftigen Autobahn zu den Einbaustellen transportiert werden. Die Seitenentnahmen gehören gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 4 FStrG zur Bundesautobahn, da ein unmittelbarer technisch-funktionaler Zusammenhang besteht. Solche Seitenentnahmen dienen der Straßenbauverwaltung (BVerwG vom 11.4.2002, NVwZ 2002, 1119). Somit können diese Entnahmen auf den bezeichneten Grundstücksflächen grundsätzlich planfestgestellt werden und gibt es Gründe des Wohls der Allgemeinheit, hinter denen andere öffentliche oder private Belange (Eigentümer/Pächter) nach Abwägung zurückstehen müssen. Die Abbauflächen liegen innerhalb des Vorranggebietes für Kies und Sand KS 17 Kirchham (Regionalplan Donau-Wald). Die Vorteile durch den ortsnahen Abbau und den Transport auf der künftigen Autobahntrasse (Baustrecke) sind unbestreitbar.

Bei der Ausgleichsmaßnahme A6/CEF ist der Einwender nicht grundstücksbetroffen. Die Vorhabenträger haben bei der Auswahl der Kompensationsflächen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen, insbesondere werden für die Landwirtschaft besonders geeignete Flächen nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen (siehe hierzu auch die Ausführungen unter 3.4.5.3.4).

Die Straßenüberführungen über die A 94 werden auch für den Begegnungsfall mit den heute zulässigen großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausreichend breit dimensioniert. Die Kreisstraße PA 62 sowie die GV-Straße Kirchham - B 12 - Leithen erhalten einen Regelquerschnitt mit 5,5 m breiten befestigten Fahrbahnen (Fahrbahnbreite auf dem Bauwerk 6,50 m). Die nutzbare Breite der Rampen wird durch Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken für den erforderlichen Begegnungsfall vergrößert. Die Fahrbahnbreite der abzustufenden B 12 beträgt im Überführungsbereich 6,5 m. Unmittelbar auf dem

Bauwerk stehen den Verkehrsteilnehmern 7,0 m zur Verfügung. Auch das umfangreich anzupassende landwirtschaftliche Wegenetz wird hinsichtlich Breite und Fahrbahnaufbau und Kurvenradien so ausgestaltet, dass es mit den heute zulässigen landwirtschaftlichen Großmaschinen problemlos genutzt werden kann. Auf die festgestellten Planunterlagen darf verwiesen werden.

#### 3.5.2.9 **Einwender Nr. 7039**

(Schreiben vom 5.5.2013)

Das Wohnanwesen liegt an der derzeit stark befahrenen Bundesstraße 12 sowie der St 2110. Es wird vom Bau der A 94 mit Einhausung im Bereich Tutting sowie von der Verlegung der St 2110 profitieren. Die bestehende Bundesstraße wird in diesem Bereich erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Der aktuell gültige Bedarfsplan sieht für die A 94 im Abschnitt Simbach am Inn - Pocking (A 3) unterschiedliche Dringlichkeiten vor („längs geteilte Dringlichkeit“). Vordringlicher Bedarf besteht für die Strecke Malching - Tutting für einen einbahnigen Querschnitt (02KK). Der Endausbau zum zweibahnigen Querschnitt (24KB) mit beidseitigen Standstreifen soll laut dem Bedarfsplan in einer zweiten Baustufe („weiterer Bedarf“) erfolgen. Es kann aber sachliche Gründe für ein Abweichen vom gestuften Baukonzept geben. Im Teilabschnitt Kühstein - Malching ist der Bau der Autobahn inzwischen auch mit zwei zeitlich relativ kurz hintereinander liegenden Baustufen bereits verwirklicht worden. Seit 2013 ist die A 94 in diesem Teilabschnitt des Bedarfsplanabschnitts Malching - Kirchham bei Kühstein/Malching mit der 2. Fahrbahn fertiggestellt. Für den Neubau im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Malching - Kirchham geht die Autobahndirektion ebenfalls davon aus, dass die Straße in einem Zug zweibahnig hergestellt werden wird, weil Übergangs- oder Zwischenlösungen insbesondere im Bereich der Einhausung Tutting erhebliche technische Probleme und Doppelaufwendungen bzw. massive Mehrkosten verursachen würden und eine Baudurchführung in „zwei Hälften“ mit entsprechend langer Bauzeit den betroffenen Anliegern auch nicht zugemutet werden sollte.

Nach der Nebenbestimmung A 3.7.2 haben die Vorhabenträger beim Neubau der A 94 und der Verlegung der St 2110 die Straßenentwässerungseinrichtungen so zu gestalten, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von den planfestgestellten Anlagen verursacht werden, sind von den Straßenbaulastträgern zu beseitigen.

Den Bestand privater Wasserversorgungsanlagen sowie privater Entsorgungseinrichtungen haben die Vorhabenträger zu sichern (A 6.1.1). Falls dies mit vertretbarem Aufwand nicht gelingt, haben sie für den rechtlich gesicherten Bestand Ersatz zu leisten, hilfsweise Geldentschädigung.

Um wesentliche Staubentwicklungen bei den Bauarbeiten zu verhindern, haben sie ferner insbesondere neben Wohngrundstücken geeignete Maßnahmen zu ergreifen (A 3.2.6).

Besonders auch im Ortsbereich Tutting sind von den Vorhabenträgern bei den Bauarbeiten die Vorschriften für Baustellenlärm und Baumaschinenlärm zu beachten (Nebenbestimmung 3.2.10).

Weil der Tunnel Tutting mit Grundwasserwanne den Grundwasserstrom behindern würde, werden in das Bauwerk acht Grundwasserüberleitungen eingefügt und das Tunnelbauwerk wird zur Minimierung der Auswirkungen auf das Grundwasser in fünf Bauabschnitten errichtet. Die Autobahndirektion Südbayern hat umfangreiche Beweissicherungen zur Wirksamkeit der geplanten Grundwasserüberleitungen und zu den Grundwasserständen im Umfeld der Grundwasserwanne durchzuführen. Auf die Nebenbestimmungen A 3.3.14 wird hierzu hingewiesen. Für die Gebäude des Einwenders hat die Autobahndirektion in der Stellungnahme vom 27.10.2014 die Durchführung von Gebäudebeweissicherungsverfahren angekündigt (siehe hierzu auch A 6.1.2). Der geltend gemachte Folgenbeseitigungsanspruch auf Neuanstrich der Fassade von Wohngebäude und Garage kann in der Planfeststellung nicht angeordnet werden.

### 3.5.2.10 **Einwender Nr. 7060**

(Schreiben vom 22.5.2013)

Die vorgesehene Seitenentnahme Schambach 2 ist zur Kiesgewinnung für den Straßenbau, also zum Ausgleich des hohen Massendefizits der Planvorhaben notwendig. Die Trasse der A 94 verläuft nämlich auf größerer Streckenlänge wegen der notwendigen Gewässerkreuzungen, zur sinnvollen und wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen und zum Erreichen eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn oberhalb der Geländeoberfläche. Für den Bau der Straßendämme werden insgesamt zusätzlich 450.000 m<sup>3</sup> geeignetes Schüttmaterial benötigt. Dieses Material soll nicht von entfernten Abbauflächen herbeigeschafft werden, sondern zwecks Schonung der bestehenden öffentlichen Straßen und Wege und insbesondere zum Schutz der umliegenden bewohnten Gebiete aus geeigneten, neben der A 94 liegenden Abbaustellen entnommen werden und unmittelbar auf der Trasse der künftigen Autobahn zu den Einbaustellen transportiert werden. Die Seitenentnahmen gehören gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 4 FStrG zur Bundesautobahn, da ein unmittelbarer technisch-funktionaler Zusammenhang besteht. Solche Seitenentnahmen dienen der Straßenbauverwaltung (BVerwG vom 11.4.2002, NVwZ 2002, 1119). Somit können diese Entnahmen auf den bezeichneten Grundstücksflächen grundsätzlich planfestgestellt werden und gibt es Gründe des Wohls der Allgemeinheit, hinter denen andere öffentliche oder private Belange nach Abwägung zurückstehen müssen. Die Abbauflächen liegen innerhalb des Vorranggebietes für Kies und Sand KS 17 Kirchham (Regionalplan Donau-Wald). Die Vorteile durch den ortsnahen Abbau und den Transport auf der künftigen Autobahntrasse (Baustrecke) sind unbestreitbar.

Zum Einwand, dass durch den geplanten Kiesabbau Schambach 2 erhebliche Staubbelastungen verursacht werden und dadurch Ertragsminderungen bei der eigenen Photovoltaikanlage entstehen werden, ist darauf hinzuweisen, dass das Anwesen etwa 200 m vom Abbaugelände entfernt liegt und der Abbau - insoweit schonend - teilweise als sogenannter Nassabbau vorgesehen ist. Die Erschließung des Abbaugeländes erfolgt über die Kreisstraße PA 62 sowie die Neubautrasse der A 94. Die Nutzung des übrigen öffentlichen Straßen- und Wegenetzes kann zwar generell nicht ausgeschlossen werden, wird aber bei der Planlösung auf das geringstmögliche Maß reduziert. Die gesamte Fläche wird nach dem Kiesabbau mit dem Ziel Folgenutzung „Natur- und Artenschutz“ („Biotopentwicklung“) renaturiert. Der Bereich der Seitenentnahme (Nassauskiesung) bleibt dauerhaft als Gewässer

bestehen. Die Abschirmung und Einbindung der Abbaustelle in die Landschaft erfolgt u. a. durch umlaufende dichte Gehölzpflanzungen.

Unzumutbare Staubbelastungen sind während des zeitlich begrenzten Abbaubetriebes und Massentransportes auch für die nächstgelegenen Wohngebäude bei Beachtung der Nebenbestimmung A 3.2.6 und 3.2.10 nicht zu befürchten.

Die Erwartung, dass durch die nach dem Kiesabbau erfolgenden naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen wesentliche Beeinträchtigungen entstehen werden, wird so nicht geteilt. Ein Verzicht auf den Kiesabbau wäre bei dieser Sachlage unverhältnismäßig. Geeignete Schutzauflagen sind nicht erforderlich.

Wegen der befürchteten Verunreinigung des Hausbrunnens durch den Kiesabbau, wird zusätzlich auf die Nebenbestimmung A 6.1.1 hingewiesen. Den Bestand privater Wasserversorgungsanlagen haben die Vorhabenträger, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist, zu sichern. Vor Baubeginn ist bezüglich Qualität und Quantität des Wassers eine Beweissicherung durchzuführen.

**3.5.2.11 Einwander Nr. 7061** (Grunderwerbsplan Blatt 3a, lfd. Nr. 20 und Blatt 3b für vorläufige Verkehrsanbindung B 12, lfd. Nr. 4)

(Schreiben vom 17.4.2013)

Für das Vorhaben mit Anpassung der B 12(alt) wird aus dem 134.869 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 1050, Gemarkung Kühnham, eine Teilfläche von 1,72 ha auf Dauer benötigt. Außerdem werden ca. 0,31 ha vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Sofern der Weiterbau der A 94 in Richtung Pocking nicht gleichzeitig mit dem Planfeststellungsabschnitt erfolgen kann, wird eine vorübergehende Anbindung der A 94 an die bestehende B 12 notwendig. Die Grundstücksbetroffenheit ändert sich gegenüber dem Endzustand mit durchgehender A 94 dadurch nicht. Diese Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden (3.4.2). Der Arbeitsstreifen ist baubetrieblich notwendig.

Die während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten von den Vorhabenträgern im Benehmen mit der Grundeigentümerin in einen Zustand zu versetzen, der den ursprünglichen Verhältnissen weitgehend entspricht (A 3.7.9). Auf die darüber hinaus zu beachtenden Nebenbestimmungen zum Bodenschutz (A 3.5) wird ferner hingewiesen.

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Dort sind ggf. auch die angesprochenen Fragen zum Zeitpunkt des Grunderwerbs abzuklären.

### 3.5.2.12 **Einwender Nr. 7062**

(Schreiben vom 27.5.2013 und 5.12.2014)

Die Überführungsbauwerke der Straßen über die A 94 sind, wie gefordert, für den Begegnungsfall mit den heute zulässigen großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausreichend breit dimensioniert. Die Kreisstraße PA 62 sowie die GV-Straße Kirchham - B 12 - Leithen erhalten einen Regelquerschnitt mit 5,5 m breiten befestigten Fahrbahnen (Fahrbahnbreite auf dem Bauwerk 6,50 m). Die nutzbare Breite der Rampen wird durch Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken für den erforderlichen Begegnungsfall vergrößert. Die Fahrbahnbreite der abzustufenden B 12 beträgt im Überführungsbereich 6,5 m. Unmittelbar auf dem Bauwerk stehen den Verkehrsteilnehmern 7,0 m zur Verfügung. Die weiteren Straßenkreuzungen im Einhausungsbereich der A 94 erfolgen weitgehend geländegleich. Die mit Schreiben vom 5.12.2014 geforderten Fahrbahnbreiten vom 8 m sind nach Meinung der Planfeststellungsbehörde nicht notwendig und können vom Vorhabenträger wegen der Mehrkosten für Bau und Unterhalt nicht verlangt werden. Die Errichtung von Geh- und Radwegen im Brückenbereich kann ebenfalls nicht verlangt werden. Solche Wege sind außerhalb der Überführungsbereiche auf den Anschlussstrecken nicht vorhanden und wurden von den betroffenen Straßenbaulastträgern im Anhörungsverfahren auch nicht gefordert.

Wegen dem Einwendungsschreiben vom 10.3.2012 zum anschließenden Autobahnabschnitt Kirchham - Pocking ist auf das dortige Planfeststellungsverfahren zu verweisen.

### 3.6 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich mit Hinweis auf die vorstehenden Erläuterungen feststellen, dass der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Malching und Kirchham und die Verlegung der Staatsstraße 2110 bei Moos/Tutting auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, auf die Trinkwasserschutzgebiete, das Eigentum und alle anderen angesprochenen Belange gerechtfertigt und vertretbar sind. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweisen sich die Planlösungen und die Kompensationsmaßnahmen als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten der A 94 zwischen Malching und Kirchham werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Baus der A 94 ungünstiger beurteilt.

### 3.7 **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.

Zustand der abzustufenden Straßen:

Nicht entschieden werden kann im Planfeststellungsverfahren über möglicherweise notwendige Instandsetzungsmaßnahmen an abzustufenden Straßen. Insoweit gibt die Rechtslage (§ 6 Abs. 1a FStrG/Art. 9 Abs. 4 FStrG) unmittelbar bestimmte Gewährleistungsansprüche gegen den jetzigen Straßenbaulastträger.



Das Staatliche Bauamt Passau hat in seiner Stellungnahme vom 27.10.2014 zugesagt, gemeinsam mit dem **Landkreis Passau** den Zustand des zur Kreisstraße abzustufenden Abschnittes der B 12 im Rahmen einer gemeinsamen Begehung festzuhalten und zu protokollieren. Die vorhandenen wasserrechtlichen Genehmigungen wird das Bauamt dem Landkreis vorlegen.

#### **4. Sofortige Vollziehbarkeit**

##### **A 94**

Für den Bau der ersten Fahrbahn der A 94 (02KK) ist nach dem Fernstraßen- ausbaugesetz (BGBl 1993 I Seite 1873 I) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung. Die zweite Fahrbahn (24KB) ist im weiteren Bedarf vorgesehen. Der Vorhabenträger hat jedoch vor, die A 94 in einem Zug zu bauen, wie oben beschrieben ist. Aus derzeitiger Sicht ist aber nicht erkennbar, warum der Ausgang des gerichtlichen Verfahrens nicht abgewartet werden könnte, so dass zunächst die Aussetzung der sofortigen Vollziehbarkeit geboten erscheint (BVerwG vom 14.5.2012 Az. 9 VR 7.11).

##### **St 2110**

Für die St 2110 wurde die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit nicht beantragt. Die Verlegung der Staatsstraße ist außerdem vom Bau der Einhausung Tutting abhängig.

#### **5. 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 den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht in 04107 Leipzig, Simsonplatz 1 (Postfach 100854, 04008 Leipzig), erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern, vertreten durch die Landesrechtsanwaltschaft Bayern, Ludwigstraße 23, 80539 München) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigte dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Die Klage kann auch durch Übermittlung elektronischer Dokumente erhoben werden. Sie soll mit einer qualifizierten elektrischen Signatur nach dem Signaturgesetz versehen werden. Die Zuleitung an das Gericht hat über das Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach - EGVP - zu erfolgen.

Landshut, 27.8.2015  
Regierung von Niederbayern

Dr. Helmut Graf  
Regierungsvizepräsident

### **Hinweis zur Auslegung des Plans**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses einschließlich Rechtsbehelfsbelehrung wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstexts genannten Planunterlagen in den Gemeinden Kirchham, Bad Füssing, Malching, im Markt Rotthalmünster und in der Stadt Pocking zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Darüber hinaus können der Beschluss und die Planunterlagen über die Internetseite der Regierung von Niederbayern ([www.regierung.niederbayern.bayern.de](http://www.regierung.niederbayern.bayern.de)) eingesehen werden. Für die Vollständigkeit und Übereinstimmung der im Internet veröffentlichten Unterlagen mit den Auslegungsunterlagen wird keine Gewähr übernommen. Der Inhalt der zur Einsicht ausgelegenen Unterlagen ist maßgeblich.