

Aktenzeichen: 32-4354.11-17/A 94

**Regierung von Niederbayern**



**Planfeststellungsbeschluss**

**Bundesautobahn A 94, München - Pocking**

**Neubau von Kirchham bis Pocking (A 3)**

**Bau-km 26+275 bis Bau-km 38+600**

Landshut, 19.7.2018

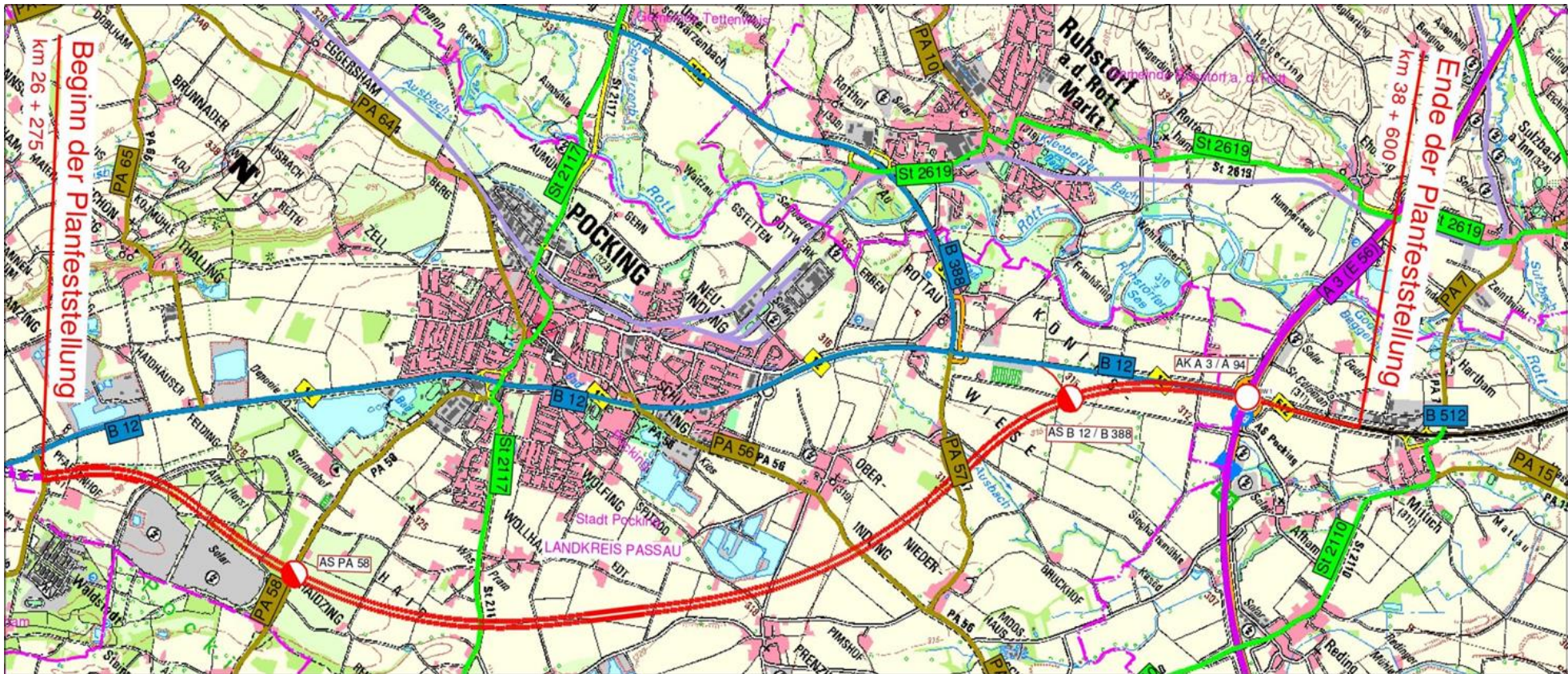
## Inhaltsverzeichnis

|                                                                                                                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Deckblatt.....                                                                                                                                                                    | 1  |
| <u>Inhaltsverzeichnis</u> .....                                                                                                                                                   | 2  |
| <u>Skizze des Vorhabens</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/Abfallwirtschaft/Altlasten .....                                                                                                                                  | 18 |
| 3.6 Verkehrslärmschutz.....                                                                                                                                                       | 19 |
| 3.7 Landwirtschaft .....                                                                                                                                                          | 20 |
| 3.8 Sonstige Nebenbestimmungen.....                                                                                                                                               | 21 |
| 3.8.1 Bodendenkmäler .....                                                                                                                                                        | 21 |
| 3.8.2 Wald.....                                                                                                                                                                   | 22 |
| 3.8.3 Versorgungsleitungen.....                                                                                                                                                   | 22 |
| 3.9 Zusagen des Vorhabenträgers .....                                                                                                                                             | 25 |
| 4. <u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u> .....                                                                                                                                      | 26 |
| 4.1 Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers in das<br>Grundwasser.....                                                                                                | 26 |
| 4.2 Brunnenbau und Entnahme von Grundwasser zur Wasserversorgung des<br>Stützpunktes der Autobahnmeisterei Passau .....                                                           | 28 |
| 4.3 Kiesnassabbau auf der ca. 42 ha großen Seitenentnahmefläche auf dem<br>ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie Gestaltung der<br>Ausgleichsfläche A13/CEF ..... | 30 |
| 5. <u>Straßenrechtliche Verfügungen</u> .....                                                                                                                                     | 31 |
| 6. <u>Entscheidungen über Einwendungen</u> .....                                                                                                                                  | 32 |
| 6.1 Anordnungen/Zusagen im Interesse von Betroffenen .....                                                                                                                        | 32 |
| 6.2 Zurückweisungen .....                                                                                                                                                         | 37 |
| 7. <u>Sofortige Vollziehbarkeit</u> .....                                                                                                                                         | 37 |
| 8. <u>Kostenentscheidung</u> .....                                                                                                                                                | 37 |

|                                                                                                                                                 |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>B Sachverhalt</b> .....                                                                                                                      | <b>38</b>  |
| 1. <b>Beschreibung des Vorhabens</b> .....                                                                                                      | <b>38</b>  |
| 2. <b>Vorgängige Planungsstufen</b> .....                                                                                                       | <b>39</b>  |
| 2.1 <b>Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen</b> .....                                                                                          | <b>39</b>  |
| 2.2 <b>Raumordnung / Landesplanung</b> .....                                                                                                    | <b>40</b>  |
| 2.3 <b>Linienbestimmung nach § 16 FStrG</b> .....                                                                                               | <b>41</b>  |
| 2.4 <b>Regionalpläne, Bauleitpläne</b> .....                                                                                                    | <b>41</b>  |
| 3. <b>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</b> .....                                                                                          | <b>41</b>  |
| <b>C Entscheidungsgründe</b> .....                                                                                                              | <b>45</b>  |
| 1. <b>Verfahrensrechtliche Bewertung</b> .....                                                                                                  | <b>45</b>  |
| 1.1 <b>Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)</b> ..... | <b>45</b>  |
| 1.2 <b>Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen</b> .....                                                                                   | <b>45</b>  |
| 2. <b>Umweltverträglichkeitsprüfung</b> .....                                                                                                   | <b>47</b>  |
| 2.1 <b>Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen</b> .....                                                                            | <b>47</b>  |
| 2.2 <b>Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG a.F., § 25 UVPG n.F.)</b> .....                                                              | <b>121</b> |
| 2.3 <b>Ergebnis</b> .....                                                                                                                       | <b>130</b> |
| 3. <b>Materiell-rechtliche Würdigung</b> .....                                                                                                  | <b>131</b> |
| 3.1 <b>Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b> .....                                                                       | <b>131</b> |
| 3.2 <b>Abschnittsbildung</b> .....                                                                                                              | <b>131</b> |
| 3.3 <b>Planrechtfertigung</b> .....                                                                                                             | <b>132</b> |
| 3.4 <b>Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b> .....                                                                         | <b>134</b> |
| 3.4.1 <b>Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung</b> .....                                                                   | <b>134</b> |
| 3.4.2 <b>Planungsvarianten</b> .....                                                                                                            | <b>135</b> |
| 3.4.3 <b>Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt, Ausgestaltung, Nebenanlagen)</b> .....                                          | <b>141</b> |
| 3.4.4 <b>Immissionsschutz / Luftreinhaltung / Bodenschutz</b> .....                                                                             | <b>145</b> |
| 3.4.4.1 <b>Verkehrslärmschutz</b> .....                                                                                                         | <b>145</b> |
| 3.4.4.1.1 <b>§ 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.</b> .....                                                                               | <b>146</b> |
| 3.4.4.1.2 <b>Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge</b> .....                                                                                | <b>146</b> |
| 3.4.4.1.3 <b>Verkehrslärberechnung</b> .....                                                                                                    | <b>148</b> |
| 3.4.4.1.4 <b>Ergebnis</b> .....                                                                                                                 | <b>150</b> |
| 3.4.4.2 <b>Schadstoffbelastung</b> .....                                                                                                        | <b>155</b> |
| 3.4.4.3 <b>Bodenschutz/Abfallwirtschaft/Altlasten</b> .....                                                                                     | <b>156</b> |
| 3.4.5 <b>Naturschutz- und Landschaftspflege</b> .....                                                                                           | <b>159</b> |
| 3.4.5.1 <b>Verbote</b> .....                                                                                                                    | <b>159</b> |
| 3.4.5.1.1 <b>Schutzgebiete/geschützte Flächen.</b> .....                                                                                        | <b>159</b> |
| 3.4.5.1.2 <b>Artenschutz</b> .....                                                                                                              | <b>164</b> |
| 3.4.5.2 <b>Berücksichtigung der Naturschutzbelange</b> .....                                                                                    | <b>207</b> |
| 3.4.5.3 <b>Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)</b> .....                                                                     | <b>208</b> |
| 3.4.5.3.1 <b>Eingriffsregelung</b> .....                                                                                                        | <b>208</b> |

|            |                                                                                   |            |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.4.5.3.2  | Vermeidungsgebot.....                                                             | 209        |
| 3.4.5.3.3  | Verbleibende Beeinträchtigungen .....                                             | 209        |
| 3.4.5.3.4  | Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen,<br>naturschutzrechtliche Abwägung .....          | 214        |
| 3.4.6      | Gewässerschutz.....                                                               | 224        |
| 3.4.6.1    | Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung .....                          | 224        |
| 3.4.6.2    | Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse .....                                | 229        |
| 3.4.6.3    | Bewirtschaftungsziele des § 27 WHG und des § 47 WHG .....                         | 231        |
| 3.4.7      | Landwirtschaft als öffentlicher Belang .....                                      | 233        |
| 3.4.8      | Belange der Gemeinden.....                                                        | 244        |
| 3.4.9      | Sonstige öffentliche Belange .....                                                | 250        |
| 3.4.9.1    | Träger von Versorgungsleitungen.....                                              | 250        |
| 3.4.9.2    | Denkmalschutz .....                                                               | 253        |
| 3.4.9.3    | Fischerei .....                                                                   | 255        |
| 3.4.9.4    | Jagd.....                                                                         | 256        |
| 3.4.9.5    | Wald .....                                                                        | 258        |
| 3.4.9.6    | Andere Straßenbaulastträger.....                                                  | 259        |
| <b>3.5</b> | <b>Private Einwendungen .....</b>                                                 | <b>261</b> |
| 3.5.1      | Bemerkungen zu Einwendungen, die von<br>mehreren Betroffenen erhoben wurden ..... | 261        |
| 3.5.1.1    | Flächenverlust .....                                                              | 261        |
| 3.5.1.2    | Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen.....                                   | 264        |
| 3.5.1.2.1  | Übernahme von Restflächen.....                                                    | 265        |
| 3.5.1.2.2  | Ersatzlandgestellung.....                                                         | 265        |
| 3.5.1.2.3  | Umwege .....                                                                      | 266        |
| 3.5.1.2.4  | Nachteile durch Bepflanzung .....                                                 | 266        |
| 3.5.1.2.5  | Wertminderung .....                                                               | 267        |
| 3.5.1.2.6  | Vertretungskosten.....                                                            | 268        |
| 3.5.2      | Einzelne Einwender.....                                                           | 269        |
| <b>3.6</b> | <b>Gesamtergebnis.....</b>                                                        | <b>444</b> |
| <b>3.7</b> | <b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....</b>                         | <b>444</b> |
| <b>4.</b>  | <b><u>Sofortige Vollziehbarkeit</u>.....</b>                                      | <b>444</b> |
| <b>5.</b>  | <b><u>Kostenentscheidung</u> .....</b>                                            | <b>444</b> |
|            | <b><u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>.....</b>                                         | <b>445</b> |
|            | <b><u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u> .....</b>                               | <b>446</b> |

### Skizze des Straßenbauvorhabens





## 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                            |
| 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: 32-4354.11-17/A 94

**Vollzug des FStrG;  
Bundesautobahn A 94, München - Pocking  
Neubau von Kirchham bis Pocking (A 3) von Bau-km 26+275 bis Bau-km 38+600 im  
Gebiet der Gemeinden Kirchham, Bad Füssing, Neuhaus a. Inn, des Marktes Ruhstorf  
a. d. Rott und der Stadt Pocking (Landkreis Passau)**

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Tenor**

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

Der Plan für den Neubau der A 94 von Kirchham bis Pocking (A 3) in der Fassung der 1. Tektur vom 10.3.2016 mit den aus den Ziffern 3, 4 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den 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 fünf Ordner (Bezeichnung 1. Tektur vom 10.3.2016) mit folgenden Unterlagen:

| <b>Unterlage Nr.</b>            | <b>Bezeichnung (Inhalt)</b>                            | <b>Maßstab</b> |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------|
| <b><u>Ordner 1</u></b>          |                                                        |                |
| 1T, mit Anhängen 1 - 4          | Erläuterungsbericht vom 10.3.2016, mit Roteintragungen |                |
| 2T                              | Übersichtskarte vom 10.3.2016 (nachrichtliche Anlage)  | 1 : 50.000     |
| 3T                              | Übersichtslageplan vom 10.3.2016                       | 1 : 25.000     |
| 6, Blatt 1T - 8T, 9, 10T        | Straßenquerschnitt vom 10.3.2016                       | 1 : 50         |
| 7.1, Blatt 1aT, 1bT - 6T, 7, 8T | Lageplan vom 10.3.2016                                 | 1 : 2.000      |



| Unterlage Nr.                                                            | Bezeichnung (Inhalt)                                                                                                                                                 | Maßstab                            |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| <b>Ordner 2</b>                                                          |                                                                                                                                                                      |                                    |
| 7.2T                                                                     | Bauwerksverzeichnis vom 10.3.2016, mit Roteintragungen                                                                                                               |                                    |
| 7.3, Blatt 1aT, 1bT - 3T                                                 | Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen vom 10.3.2016 für den endgültigen Zustand und die vorübergehende Überleitung auf die B 12 (Bl. 1bT), mit Roteintragungen | 1 : 5.000                          |
| 8, Blatt 1aT - 6T                                                        | Höhenplan A 94 vom 10.3.2016                                                                                                                                         | 1 : 2.000/200                      |
| <b>Ordner 3</b>                                                          |                                                                                                                                                                      |                                    |
| 8, Blatt 7T - 13T, 14, 15T - 17T, 18 - 19, 20T - 33T, 34 - 37, 38T - 39T | Höhenplan der Ein- und Ausfahrtrampen, der A 3 sowie weiterer Straßen vom 10.3.2016                                                                                  | 1 : 1.000/100 und<br>1 : 2.000/200 |
| 11.1T                                                                    | Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen vom 10.3.2016, mit Roteintragungen                                                                                     |                                    |
| 11.2, Blatt 1T - 3T                                                      | Lageplan zur schalltechnischen Berechnung vom 10.3.2016                                                                                                              | 1 : 5.000                          |
| <b>Ordner 4</b>                                                          |                                                                                                                                                                      |                                    |
| 12.1T mit Anlagen 1-3                                                    | Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil vom 10.3.2016                                                                                                        |                                    |
| 12.2T                                                                    | Legende zum landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan vom 10.3.2016                                                                                        |                                    |
| 12.2T, Blatt 1 - 3                                                       | Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 10.3.2016                                                                                                    | 1 : 5.000                          |
| 12.3T                                                                    | Legende zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 10.3.2016                                                                                            |                                    |
| 12.3T, Blatt 1 - 3                                                       | Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 10.3.2016, mit Roteintragungen                                                                                   | 1 : 5.000                          |
| 12.4T                                                                    | Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vom 10.3.2016                                                                             |                                    |
| 12.5.1T                                                                  | Unterlagen zur FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung“ - Textteil vom 10.3.2016, mit Roteintragungen                    |                                    |

|                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                   |
|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 12.5.1T,<br>Blatt 1 - 2                                  | Übersichtskarte und Lageplan FFH-Gebiet „Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung“ vom 10.3.2016                                                                                                                                                                                                                                                    | 1 : 25.000/<br>1 : 10.000                                                         |
| 12.5.2T,<br>Blatt 1                                      | Übersichtskarte FFH-Gebiete „Salzach und Unterer Inn“ und AT 3119000 „Auwälder am Unteren Inn“ vom 10.3.2016                                                                                                                                                                                                                                                | 1 : 150.000                                                                       |
| 12.5.3T,<br>Blatt 1                                      | Übersichtskarte EU-Vogelschutzgebiete „Salzach und Inn“ und AT 3105000 „Unterer Inn“ (Vogelschutz- und FFH-Gebiet) vom 10.3.2016                                                                                                                                                                                                                            | 1 : 150.000                                                                       |
| 13.1T                                                    | Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen - Niederschlagswasserableitung mit Berechnungsergebnissen und Bohrprofilen (Anlagen 1 bis 5) - Textteil vom 10.3.2016, mit Roteintragungen                                                                                                                                                                 |                                                                                   |
| <b>Ordner 5</b>                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                   |
| 13.2, Blatt<br>1aT - 6T, 7 -<br>8, 9T                    | Lageplan Entwässerung und Querschnitte Versickerungsanlage und Notüberlaufbecken sowie Detailplan Versickermulde vom 10.3.2016                                                                                                                                                                                                                              | 1 : 2.000/<br>1 : 100                                                             |
| 13.3, Blatt<br>0T - 1T, 2aT,<br>2bT - 6T,<br>Blatt 7 - 9 | Unterlagen zu den sonstigen wasserrechtlichen Sachverhalten - Hochwasserretentionsfläche (Blatt 1T - 2bT), Seitenentnahme Standortübungsplatz (3T - 6T), Verlegung Ausbach (7 und 8), Erstellung und Betrieb von zwei Brunnenanlagen für den Betriebsstützpunkt der Autobahnmeisterei Passau (Blatt 9 mit Anlagen 1 - 4) vom 10.3.2016, mit Roteintragungen | 1 : 2.000/<br>1 : 1.000/<br>1 : 200<br>1 : 1.000/100<br>1 : 500/50<br>1 : 100/100 |
| 14.1, Blatt<br>1aT, 1bT -<br>6T, 7, 8T                   | Grunderwerbsplan vom 10.3.2016                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 1 : 2.000                                                                         |
| 14.2T                                                    | Grunderwerbsverzeichnis vom 10.3.2016, mit Roteintragungen                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                   |
| 16T                                                      | Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 10.3.2016                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                   |

Die Unterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern und vom Büro für Landschaftsarchitektur Dr. Schober, Freising (landschaftspflegerische Begleitplanung/saP, FFH-Vorprüfung und Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung) erstellt.

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

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

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

- 3.1.1 der **Vodafone Kabel Deutschland GmbH**, mindestens 3 Monate vorher, damit die notwendigen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden können.

- 3.1.2 der **Energienetze Bayern GmbH**, mindestens 6 Monate vorher, damit die zeitliche Abwicklung der Sicherungsmaßnahmen und erforderliche Anpassungsmaßnahmen an der betroffenen Gasleitung mit dem Straßenbau koordiniert werden können.
  - 3.1.3 der **Telekom Technik GmbH**, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
  - 3.1.4 der **Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe**, damit die notwendigen Anpassungsmaßnahmen an den Wasserversorgungsleitungen mit dem Straßenbau koordiniert werden können.
  - 3.1.5 der **Bayernwerk AG, Netzcenter Eggenfelden**, mindestens 6 Monate vorher, damit die Detailplanung der ggf. notwendigen Sicherheits- bzw. Umbaumaßnahmen der Stromleitungen und der Maste 39, 40 und 41 abgestimmt werden kann. Nachträgliche Entscheidungen werden vorbehalten.
  - 3.1.6 dem **Landratsamt Passau (untere Naturschutzbehörde)**. Neben dem Beginn ist auch das Ende der Bauarbeiten mitzuteilen.
  - 3.1.7 den **Fischereiberechtigten** der betroffenen Gewässer, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.
  - 3.1.8 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.  
  
Um Wild nicht unnötig anzuziehen, sollen die Autobahnböschungen nicht mit Klee angesät werden.
  - 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 Die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS) sind zu beachten.
  - 3.2.7 Um wesentliche Staubentwicklungen bei den Bauarbeiten zu verhindern, sind insbesondere neben Wohngrundstücken und landwirtschaftlichen Kulturen geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

- 3.2.8 Der Vorhabenträger hat das Umleitungskonzept sowie die Beschilderung der Umleitungsstrecken im Zuge der Bauausführungsplanung in Abstimmung mit den **betroffenen Gemeinden** und dem **Landratsamt Passau** vorzubereiten und umzusetzen.

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.

- 3.2.9 Die Autobahndirektion hat die Ausführungsplanung im Bereich der (ggf. erforderlichen) Übergangsstelle in die bestehende Bundesstraße 12 am Beginn der Planfeststellungsstrecke sowie in die B 512 am Ende der Planfeststellung bei Mittich einvernehmlich mit dem **Staatlichen Bauamt Passau** abzustimmen. Im Bereich der Übergangsstelle am Planfeststellungsbeginn sind bei den Anbindungen der B 12 Querneigungswechsel in abflussschwachen Bereichen zu vermeiden.

Nach Abschluss der Bauarbeiten sind dem Staatlichen Bauamt die Angaben zu den Abschnittsnummern und Stationen in digitaler Form zu übergeben.

- 3.2.10 Für den baubedingten Lärm ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Lärmschutzkonzept zu erstellen (insb. bezüglich Transportrouten und Zeiten für den Baustellenverkehr, Betriebszeiten, Baumaschineneinsatz). Unzumutbare Baugeräuschbelastungen auf Wohnungen und andere schutzbedürftige Räume sind nach dem Stand der Technik 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.

Die Fahrwege und Betriebsflächen im Baubereich sind so zu gestalten (Befeuchtung und regelmäßige Reinigung), dass möglichst geringe Staubemissionen entstehen (siehe auch 3.2.7).

Abbau, Zwischenlagerung und Einbau des Aushubmaterials von der **Seitenentnahmefläche/Ausgleichsfläche A13/CEF** in die Autobahntrasse haben so zu erfolgen, dass Beeinträchtigungen der Umgebung durch Lärm und Staub möglichst gering gehalten werden. Auf die Nutzung des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes ist beim Transport weitgehend zu verzichten. Staubemissionen durch Bautätigkeit, Fahrbetrieb oder Witterungseinflüsse sind durch geeignete Maßnahmen wie Befeuchtung, Reinigung oder Befestigung zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Zur Vermeidung schädlicher Erschütterungen ist die DIN 4150 einzuhalten.

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

- 3.3.1 Das Vorhaben ist 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 3.3.7) sowie mit der **Fachberatung für Fischerei** beim Bezirk Niederbayern abzustimmen. Die Verlegungsstrecken sind naturnah zu gestalten.

3.3.3 Die Ein- und Auslaufbereiche der neuen Durchlässe bei der A 3 (Betr.-km 624,025 und Betr.-km 624,356, Bauwerksverzeichnis Nr. 3.3.1 und 3.3.2) sowie das rechte Brückenwiderlager (Fließrichtung Gewässer, Bauwerksverzeichnis Nr. 5.1) bei Bau-km 35+077 sind mit Wasserbausteinen auf Beton gegen Erosion zu schützen.

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 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.

3.3.6 Wassergefährdende Stoffe (z. B. Treibstoffe, Schmierstoffe, Öle) dürfen im Hochwasserbett nicht gelagert werden. Bei Verwendung wassergefährdender Stoffe darf das Gewässer nicht verunreinigt werden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten.

3.3.7 Ergänzende Regelungen zur Verlegung des Ausbaches

- Die Verlegung des Ausbaches 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 Höhengsprüngen              | $\Delta h \leq 0,10 \text{ m}$ |
| Sohle: rau, 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.

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.

Zu beachten ist, dass aus Gründen des Artenschutzes (insbesondere Fledermäuse) der Durchflugsquerschnitt am Brückenbauwerk über den Ausbach möglichst nicht eingeengt werden soll. Daher ist auf eine Bepflanzung mit Gehölzen im Bereich der Ausbachverlegung weitgehend zu verzichten.

- Die Baustelleneinrichtung im Hochwasserbett bzw. im Überschwemmungsgebiet des Ausbaches ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Sie darf nur aus frei verfahrbaren, mobilen Geräten und Bauwägen bestehen, die im Hochwasserfall schnell aus dem Abflussbereich entfernt werden können. Schwimmfähige Baustoffe dürfen im Hochwasserbett/Überschwemmungsgebiet des Ausbaches nur kurzfristig vor dem unmittelbaren Einbau gelagert werden. Beim Anlaufen eines Hochwassers sind sie sofort aus dem überschwemmungsgefährdeten Gebiet zu entfernen.
- Bei der Ausbachverlegung sowie der naturnahen Gestaltung der angrenzenden Aue (Gestaltungsmaßnahme G5) ist darauf zu achten, dass keine Fischfallen entstehen.

### 3.3.8 Ergänzende Regelungen zum Bauen im Überschwemmungsgebiet von Rott und Inn

Im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses wird auch die Genehmigung für die Errichtung bzw. eine Zulassung der Maßnahme nach § 78 Abs. 5 und § 78a Abs. 2 WHG erteilt.

- Der Vorhabenträger hat sich über die Hochwassersituation anhand der Angaben des Hochwassernachrichtendienstes ([www.hnd.bayern.de](http://www.hnd.bayern.de)) oder beim Wasserwirtschaftsamt Deggendorf zu informieren und ggf. die erforderlichen Maßnahmen einzuleiten.
- Baustelleneinrichtung und Lehrgerüste bei Brückenbauwerken sind auf die Möglichkeit einer Überflutung auszulegen.
- Der Verlust an Rückhalteraum ist entsprechend den festgestellten Planunterlagen zeitgleich im Rahmen des Gesamtvorhabens auszugleichen. Nach Bauausführung ist durch entsprechende Bestandsquerprofile und Massenberechnungen der neu geschaffene Rückhalteraum gegenüber dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** zu dokumentieren bzw. nachzuweisen.
- Bei der Modellierung der Abgrabungsflächen ist darauf zu achten, dass die angesetzten Retentionsräume durch Verbindungsleitungen auch tatsächlich im Hochwasserfall aktiviert werden und andererseits nach Ablauf des Hochwassers wieder leer laufen können (keine Fischfallen).
- Durch die erforderliche Modellierung bedingte Volumenänderungen in den einzelnen Rückhalteräumen sind gegenseitig auszugleichen.

### 3.3.9 Grundwasserüberwachung

Zur Überwachung des Planvorhabens und des Kiesabbaus (Seitenentnahme) sind im Einvernehmen mit dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** Grundwassermessstellen zu errichten und fachgerecht zu beproben. Folgende Parameter sind zu untersuchen:

- Wasserstand unter GOK und in m ü. NN
- Temperatur - Natrium - MKW - Blei
- Leitfähigkeit - Chlorid - BTX - Kupfer
- pH-Wert - LHKW - Chrom - PAK

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

## 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).

Baumfällarbeiten und Gehölzrodungen sowie Eingriffe in Hecken usw. sind nur in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar 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 Kompensationsmaßnahmen sind in Abstimmung mit der **unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Passau** durchzuführen. Ausgleichsflächen sollen auf standörtlich geeigneten Flächen zu gesetzlich geschützten Biotoptypen gemäß § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG entwickelt werden.

Die in der Planunterlage 12T dargestellten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Zu den vorab durchzuführenden vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) siehe die Nebenbestimmungen A 3.4.11 und A 3.4.12.

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



- 3.4.3 Auf eine optimierte tierökologische Gestaltung der Durchlässe und der überbrückten Bereiche im Zuge der A 94 ist besonders zu achten. Die Detailplanung/ Detailausführung 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 als Seitenablagerungen entlang der A 94 (Lärmschutzwirkung) und zur Einbindung der Trasse in die Umgebung (Vermeidung harter Geländeübergänge, landschaftsgerechte Modellierung) zu verwenden. Zur Oberbodenverwendung auf geeigneten landwirtschaftlich genutzten Flächen siehe auch A 3.5.4. 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. Die Autobahndirektion hat zugesagt, zur Sicherstellung von geeignetem autochthonem Pflanz- und Saatgutmaterial in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde ggf. auch entsprechende Vorabmaßnahmen durchzuführen.
- Um ein mögliches Vorkommen des Labkrautschwärmers zu unterstützen, ist in Rücksprache mit der unteren Naturschutzbehörde auf geeigneten Kompensationsflächen (Ausgleichsflächen, Gestaltungsflächen) durch entsprechende Mahd- oder Saatgutaufbringung oder -notfalls- die Verwendung von Regiosaatgut auch ein Nahrungsangebot für den Labkrautschwärmer zu schaffen.
- Auf die Pflanzung von Weißdorn ist wegen der Gefahr des Feuerbrandes zu verzichten.
- 3.4.6 Der Vorhabenträger hat vor Baubeginn eine verantwortliche ökologische Baubegleitung zu bestellen und diese der unteren Naturschutzbehörde zu benennen. Die ökologische Baubegleitung hat insbesondere auf die rechtzeitige und auflagentreue 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 ausbreitungstarken 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 des Vorhabens zu unterhalten und rechtlich zu sichern.
- 3.4.9 Für folgende Arten wird eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt:
- Zauneidechse
  - Mäusebussard
  - Rebhuhn
  - Sperber
  - Turmfalke
  - Waldohreule
- 3.4.10 Um Tötungen zu vermeiden, sind von vorhabenbedingt betroffenen Flächen (u. a. Seitenentnahme- und Zwischenlagerfläche) Zauneidechsen möglichst abzufangen und auf Flächen der CEF-Maßnahmen zu verbringen.
- 3.4.11 Die Ausgleichsmaßnahmen A1/CEF und A14/CEF sind in den artenschutzrechtlich relevanten Teilbereichen (siehe Maßnahmenblätter A1/CEF und A14/CEF) so rechtzeitig vor Beginn der jeweiligen Beeinträchtigungen umzusetzen, dass sie bereits bei Beginn der möglichen Schädigung oder Störung zur Verfügung stehen. Der Vorhabenträger wird in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde ein Maßnahmenmonitoring mit Dokumentation vom Ausgangszustand bis zur Zielerreichung durchführen.
- 3.4.12 Mit den Bauarbeiten für die Bauwerke K26/1, K29/1, K30/1, K30/2, K31/1, K32/1, K33/1, K34/1, K35/1, K36/1, K37/1 sowie für die A 94 und alle weiteren Straßenbaumaßnahmen zwischen der Anschlussstelle Kreisstraße PA 58 und dem Autobahnkreuz A 3/A 94 darf erst begonnen werden, wenn die Wirksamkeit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A13/CEF von der höheren Naturschutzbehörde bestätigt worden ist.

Das Monitoring und Risikomanagement (siehe Maßnahmenblatt A13/CEF) ist mit den Naturschutzbehörden abzustimmen.

Nachträgliche Entscheidungen zur Anpassung des Monitorings und Risikomanagements bleiben vorbehalten.

Der **Landesbund für Vogelschutz e.V., Bezirksgeschäftsstelle Niederbayern**, ist bei der langfristigen Begleitung der CEF-Maßnahme informell einzubinden. Die Ergebnisse des Monitorings sind dem Landesbund regelmäßig zu übermitteln.

- 3.4.13 Das Bauwerk 28/1 am Ostrand des früheren Standortübungsplatzes ist als Fledermausquerungshilfe gemäß dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ, FGSV 2008) zu gestalten. Auf eine gute Anbindung an die Leitstrukturen im Norden und Süden ist besonders zu achten. Die Wirksamkeit der Querungshilfe ist vor Inbetriebnahme der Autobahn vom Vorhabenträger in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde zu überprüfen.

### **3.5 Bodenschutz/Abfallwirtschaft/Altlasten**

- 3.5.1 Der Vorhabenträger hat vor Baubeginn eine bodenkundliche Baubegleitung zu bestellen.

Der Vorhabenträger hat rechtzeitig vor Baubeginn ein Bodenschutzkonzept zu erstellen (insb. bezüglich Bodenqualitäten, Planung des Maschineneinsatzes, Bodenempfindlichkeiten). 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.

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 und überschüssiger Oberboden auf landwirtschaftlich genutzten Flächen aufgebracht wird, sind große Schichtdicken dabei zu vermeiden.
- 3.5.5 Altdeponie Pfaffenhof der Stadt Pocking

Die Öffnung der Deponie und die Aushubarbeiten im Bereich der Deponie Pfaffenhof sind mit den Fachbehörden abzustimmen und durch einen Sachverständigen nach § 18 BBodSchG zu überwachen. Bei den Aushubarbeiten anfallende Verunreinigungen oder verunreinigte Böden sind ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Planfeststellungsbehörde ist über den Sachstand zu unterrichten.

Der Wiedereinbau des Aushubmaterials in Lärmschutzwälle (Seitenablagerungen) darf erst nach Begutachtung und in Abstimmung mit dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** erfolgen. Nachträgliche Entscheidungen werden vorbehalten.

Innerhalb der Deponie darf im Vorhabenbereich anfallendes Niederschlagswasser nicht versickert werden.

### 3.5.6 Kampfmittelverdachtsflächen und Kontaminationsverdachtsflächen im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes

Vom Planvorhaben betroffen sind im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes (Grundstücke Flnr. 473, 473/11, 473/15 und 487, jeweils Gemarkung Pocking) sowohl bekannte Kontaminationsverdachtsflächen (KVF) als auch Kampfmittelverdachtsflächen (KMVF). Diese Altlastenverdachtsflächen sind gemäß Bodenschutzgesetz vorab zu erkunden (orientierende Untersuchung, Detailuntersuchung). Der fachliche und räumliche Umfang ist mit dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** und dem **Landratsamt Passau** abzustimmen. Die beim Landratsamt Passau vorliegenden Unterlagen (Historische Erkundung mit Einschätzung der Gefährdungspotenziale und räumlicher Lage) sind dabei zugrunde zu legen. Die einschlägigen Richtlinien und die Bek. v. 15.4.2010 (Az ID4-2135.12-9 (AllMBI. S. 136) sind zu beachten.

Die Aushubarbeiten im Bereich der Kampfmittelverdachtsflächen (KMVF) sind durch einen Sachverständigen nach § 18 BBodSchG zu überwachen. Das Aushubmaterial ist auf die Parameter MKW, PCB, BTEX, LHKW, PAK sowie Halb- und Schwermetalle zu untersuchen. Das Landratsamt Passau und das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf sind vom Ergebnis zu unterrichten. Vom Landratsamt Passau wird die Hinzuziehung der Kampfmittelaufsicht empfohlen.

Die fachgerechte und ordnungsgemäße Entsorgung von belastetem Bodenmaterial, auftretenden Kampfmitteln sowie anderen Abfallstoffen ist in Abstimmung mit dem Landratsamt Passau und dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf sicherzustellen.

Auch im Bereich der Kontaminationsverdachtsflächen (KVF) ist, sofern im Rahmen der Aushubarbeiten die vermuteten Erdtanks aufgefunden werden, umgehend ein Sachverständiger mit Qualifizierung nach § 18 BBodSchG hinzuziehen. Die Tankanlagen sind auszubauen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Das Umfeld der Tanks ist auf die Parameter MKW, Blei und BTEX zu untersuchen. Das Landratsamt Passau und das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf sind vom Ergebnis zu unterrichten.

## 3.6 Verkehrslärmschutz

### 3.6.1 Für die Straßenoberfläche der A 94 sowie der neuen/anzupassenden Streckenabschnitte der A 3, der Bundes-, Staats- und der Kreisstraßen 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.

Die Autobahndirektion Südbayern hat entsprechend ihrer Zusage die geplante Anpassungsstrecke der Kreisstraße PA 58 in Richtung Bad Füssing bis über Angering/Haid hinaus um etwa 300 m zu verlängern und dabei für die Straßenoberfläche der Kreisstraße einen lärmindernden Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{StrO}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

3.6.2 Die in den festgestellten Plänen dargestellten Seitenablagerungen aus Überschussmassen sind verbindlich umzusetzen.

### **3.7 Landwirtschaft**

3.7.1 Die Autobahndirektion Südbayern hat sich nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten 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 anderer geeigneter Maßnahmen zu bemühen.

3.7.2 Die Oberflächenentwässerung der A 94 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 unregelmäßigen Wasserabfluss von den planfestgestellten Anlagen verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben hierzu vorbehalten.

3.7.3 In Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern ist 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.

3.7.4 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen hat der 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 dem 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 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 des planfestgestellten Vorhaben unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.8.1.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabenträger spätestens zwei Monate vor Beginn dem **Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege** anzuzeigen.
- 3.8.1.3 Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in den Bauablauf ein. Auch die Bodeneingriffe im Bereich der Ausgleichsfläche A1/CEF (Wüstung Ainsen, eingetragenes Bodendenkmal) sowie der Ausbau des öFW FlNr. 315, Gemarkung Indling, BWVNr. 1.2.65, (vorgeschichtliches Grabhügelfeld, eingetragenes Bodendenkmal) sind vorab mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen.
- 3.8.1.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger 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 des Vorhabens notwendigen Rodungen und Aufforstungen werden gemäß Art. 9 Abs. 8 und Art. 16 BayWaldG mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen.

Bei der weiteren Detailplanung der Ausgleichspflanzungen sowie zu deren Pflege sind das **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut** sowie die **untere Naturschutzbehörde** zu beteiligen. Hierzu sind entsprechende Planunterlagen zu übermitteln. Der Beginn und das Ende der Pflanz- und Pflegearbeiten sind anzuzeigen. Eine gemeinsame Abnahme sowie eine Kontrolle der Entwicklung und Berichterstattung hat der Vorhabenträger zugesagt.

### 3.8.3 Versorgungsleitungen

3.8.3.1 Auf die vorhandenen Telekommunikationsanlagen der **Vodafone Kabel Deutschland GmbH** hat der Vorhabenträger bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Ein ungehinderter Zugang zu den Leitungen muss jederzeit möglich sein.

3.8.3.2 Die Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebes der betroffenen Erdgashochdruckleitung der **Energienetze Bayern GmbH** darf durch den Straßenbau nicht beeinträchtigt werden. Die Detailplanung der Leitungssicherung/-anpassung ist rechtzeitig mit der Energienetze Bayern GmbH abzustimmen. Lasten auf die verlegte Gasleitung durch geplante Seitenablagerungen sind durch geeignete Maßnahmen abzufangen. Da die Leitungsverlegung vorab durchzuführen ist, sind während den Straßenbauarbeiten entsprechende Schutzmaßnahmen notwendig.

Anpassungsmaßnahmen an Erdgashochdruckleitungen dürfen nur außerhalb der Heizperiode durchgeführt werden.

3.8.3.3 Der Vorhabenträger hat 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.

3.8.3.4 Der Vorhabenträger hat bei der Bauausführung auf die vorhandenen Versorgungsleitungen der **Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe** Rücksicht zu nehmen. Ein ungehinderter Zugang zu bestehenden und neuen Leitungen muss jederzeit möglich sein.

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.

Nachträgliche Entscheidungen (ob und wie) bleiben vorbehalten.



Im Bereich der Querung der neuen Wasserleitung BWVNr. 4.4.1 mit der Bundesstraße 12 ist ein Stahlschutzrohr vorzusehen. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Dimensionierung der Wasserleitung unter Berücksichtigung einer ausreichenden Löschwasserversorgung der PWC-Anlage zu überprüfen und ggf. entsprechend anzupassen.

Auf dem Grundstück der PWC-Anlagen ist in Abstimmung mit der Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe vom Vorhabenträger ein Abgabeschacht mit Wasserzähleranlage zu erstellen. Die Löschwasserleitungen auf dem Grundstück der PWC-Anlagen hat der Vorhabenträger noch mit der Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe abzustimmen.

Im Bereich der Kapelle St. Koloman bei Bau-km 38+310 kreuzt eine bestehende Wasserleitung DN 100 die B 512. Die Detailplanung der Leitungssicherung/-anpassung der in den Planunterlagen nicht dargestellten Leitung ist rechtzeitig vor Baubeginn mit der Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe abzustimmen.

- 3.8.3.5 Der Vorhabenträger hat 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.

#### 110-kV-Leitung Eggfing - Pocking

Der Vorhabenträger hat die Leitungsschutzzone der 110-kV-Leitung von 30 m beidseits der Leitungssachse zu beachten.

Im Kreuzungsbereich mit der A 94 sowie der PA 56 muss die Stromleitung umgebaut und die Maste 39, 40 und 41 müssen erhöht oder evtl. neu hergestellt werden. Werden Masten neu hergestellt, sind die bisherigen Masten vollständig zurückzubauen. Rechtzeitig vor Baubeginn sind für beide Kreuzungen vom Vorhabenträger Kreuzungshefte mit numerischen Abstandsnachweisen zu erstellen. Ein entsprechender Umbauvertrag ist abzuschließen. Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

Beim Baubetrieb sind das Sicherheitsmerkblatt und das Merkheft für Baufachleute zu beachten. Der Einsatz von Baukränen und größeren Baumaschinen sowie Geländeneuveränderungen innerhalb der Leitungsschutzzone ist mit der Bayernwerk AG rechtzeitig abzustimmen.

Abgrabungen innerhalb eines Radius von 10 m, gemessen ab Fundamentaußenkante der Strommaste, sind rechtzeitig mit der Bayernwerk AG abzustimmen. Erdungsanlagen im Bereich der Maste dürfen weder beschädigt, freigelegt noch selbständig verändert werden.

Pflanzmaßnahmen innerhalb der Leitungsschutzzone von beidseits 30 m sind mit der Bayernwerk AG im Detail abzustimmen. Es dürfen nur niedrig wachsende Sträucher gepflanzt werden. Außerhalb der Leitungsschutzzone dürfen Bäume nicht in die Schutzzone hineinragen oder hineinfallen.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass sie sich 4 Wochen vor Beginn der Bauarbeiten im Bereich der Stromanlagen mit der Bayernwerk AG in Verbindung setzen sollen.

### 20-kV-Freileitungen

Im Bereich der Freileitung BWVNr. 4.2.14 dürfen nur niedrig wachsende Bäume und Sträucher gepflanzt werden. Der Abstand zwischen den Leiterseilen und Bäumen darf auch bei größtem Durchhang und bei Ausschwingen der Leiterseile durch Windlast 2,50 m nicht unterschreiten.

In der Tekturplanung vom 10.3.2016 ist unter BWVNr. 4.2.8 klargestellt, dass die frühere Freileitung inzwischen verkabelt ist.

### erdverlegte Leitungen

Der Schutzbereich für Kabel von 0,5 m beidseits der Trassenachse ist vom Vorhabenträger zu beachten.

Die Leitungen sind in einem Abstand von 2,50 m zur Trassenachse von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern freizuhalten. Wird der Abstand unterschritten, sind in Abstimmung mit der Bayernwerk AG geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen.

Die Hinweise der Bayernwerk AG auf die bestehenden Einspeiseleitungen des Solarparks Pocking, des Solarparks Pocking II sowie des Solarparks Afham II sind zu beachten. Mit der Solarpark AG, der Solarpark Pocking II GmbH sowie der HDG Solar GmbH ist das weitere Vorgehen rechtzeitig abzustimmen.

Die Detailplanung der Leitungssicherung/-anpassung des 20-kV-Kabels (BWVNr. 4.2.11) hat der Vorhabenträger mit der Bayernwerk AG abzustimmen.

Bei Bau-km 28+750 der A 94 kreuzt ein 0,4-kV-Kabel die PA 58. Die Detailplanung der Leitungssicherung/-anpassung der in den festgestellten Planunterlagen nicht dargestellten Leitung ist rechtzeitig vor Baubeginn mit der Bayernwerk AG abzustimmen.

Auch die Detailplanungen der Stromversorgung der PWC-Anlage und des Stützpunktes der Autobahnmeisterei sind mit der Bayernwerk AG abzustimmen.

Im Bereich des Unterführungsbauwerkes K 227 (A 3) liegt ein 20-kV-Erdkabel. Die Detailplanung der Leitungssicherung/-anpassung der in den festgestellten Planunterlagen nicht dargestellten Leitung ist rechtzeitig vor Baubeginn mit der Bayernwerk AG abzustimmen.

Der Vorhabenträger hat zu beachten, dass die Bayernwerk AG die Stromversorgung des Gewerbeparks Königswiese plant. Im Zuge der Ausführungsplanung sind die Planungen, soweit möglich, aufeinander abzustimmen.

Im Bauwerksverzeichnis der Planunterlagen zur Tekturplanung vom 10.3.2016 sind die Angaben zum Eigentümer der Stromleitungen auf Bayernwerk AG korrigiert.

### 3.9 Zusagen des Vorhabenträgers

3.9.1 Soweit im Zuge der Bauarbeiten über die in den festgestellten Plänen vorgesehenen Seitenablagerungen hinaus weiterer überschüssiger Oberbodenabtrag anfällt, wird die Autobahndirektion Südbayern diese Überschussmassen bevorzugt in Bereichen mit angrenzender Wohnbebauung entlang der Autobahntrasse als Seitenablagerung mit Lärm- und Sichtschutzwirkung wieder einbauen. Die Umsetzung der Maßnahmen setzt voraus, dass ein freihändiger Erwerb der benötigten Grundstücksflächen zu angemessenen Bedingungen möglich ist und die rechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der Wälle geschaffen werden können.

Die im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen der A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) wird der Vorhabenträger um bis zu 1,5 m anheben, so dass die Abschirmung der Autobahn in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird.

3.9.2 Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, im Rahmen der Detailplanung und bei der Umsetzung des Vorhabens Eingriffe in die Kapelle St. Koloman bzw. in das Umfeld der Kapelle soweit wie möglich zu vermeiden und bei der Bauausführung in Abstimmung mit dem **Bayer. Landesamt für Denkmalpflege**, der **Gemeinde Neuhaus am Inn** und der **Katholischen Pfarrkirchenstiftung** auf eine angemessene Gestaltung des Umfelds der Kapelle zu achten.

3.9.3 Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, bei den Überführungen der Gemeindeverbindungsstraßen über die Autobahn die nutzbare Breite der Rampen durch Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken zu vergrößern.

3.9.4 Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt zu prüfen, inwieweit an öffentlichen Feld- und Waldwegen bei Bedarf Ausweichstellen in Abstimmung mit den Grundstücksbetroffenen hergestellt werden können.

3.9.5 Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, dass sie den öffentlichen Feld- und Waldweg BWVNr. 1.2.64 im unmittelbaren Bereich des Brückenbauwerkes BWVNr. 2.1.12 (Brücke über Ausbach) so aufweiten wird, dass Begegnungsverkehr möglich ist.

3.9.6 Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, den Ausbau des öFW FlNr. 408, Gemarkung Mittich, (BWVNr. 1.2.77) bis zum vorhandenen Kreuzungsbauwerk unter der B 512 bei Bau-km 38+865 um ca. 370 m zu verlängern und auch die Fahrbahn im Bereich der Unterführung zu erneuern. Wenn sich bis zur Bauausführung im Rahmen der weiteren Detailplanung herausstellt, dass eine Radwegführung von Bau-km 1+200 bis 1+835 unmittelbar entlang der künftigen Kreisstraße BWVNr. 1.1.11 verkehrlich günstiger ist und für den Bau des Geh- und Radweges kein zusätzlicher Grunderwerb notwendig wird, wird die Autobahndirektion anstelle des zugesagten Ausbaus des öFW BWVNr. 1.2.77 einen ca. 2,50 m breiten Geh- und Radweg entlang der Kreisstraße errichten.

3.9.7 Die Autobahndirektion wird das östliche Bauende des Anpassungsbereiches der Kreisstraße PA 56 in Abstimmung mit dem Landkreis Passau festlegen und hierüber mit dem Landkreis Passau und der Stadt Pocking (Baulastträger des straßenbegleitenden Geh- und Radwegs) eine Vereinbarung schließen.

3.9.8 Die Autobahndirektion wird bei der Anpassung der PA 57 (BWVNr. 1.2.13) auf die Freihaltung ausreichend bemessener Sichtflächen achten und dem Landkreis Passau nach Baufertigstellung Bestandsunterlagen der Straßenentwässerung übergeben.

3.9.9 Die Autobahndirektion hat zugesagt, im Bereich Niederindling die zur Verfügung stehende östliche Straßenböschung der A 94 soweit möglich dicht mit Gehölzen zu bepflanzen.

#### 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

##### 4.1 **Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers in das Grundwasser**

###### 4.1.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Autobahn A 94, Bau-km 26+275 bis Bau-km 38+600, einschließlich der evtl. notwendigen vorübergehenden Anbindung am Planfeststellungsbeginn, der Anschlussstellen PA 58 und B 12/B 388, des Autobahnkreuzes A 3/A 94 sowie der Über- und Unterführungen und des Geländewassers über 85 Versickermulden sowie das Absetz- und Versickerungsbecken 1 in das Grundwasser erteilt.

###### 4.1.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen in der Fassung der 1. Tektur vom 10.3.2016 mit den vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen 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:

###### Absetz- und Versickerungsbecken

| Absetz- und Versickerungsbecken Nr. | Bau-km | Oberfläche Absetzbecken (m <sup>2</sup> ) | Fläche Versickerungsbecken (m <sup>2</sup> ) | Sohle Versickerungsbecken in m ü. NN | Versickerungsrate Q <sub>s</sub> (l/s) |
|-------------------------------------|--------|-------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------|
| 1                                   | 26+250 | 432                                       | 2.200                                        | 324,3                                | 11,00                                  |

Versickerungsmulden mit Notentlastungsbecken bei Bau-km 32+900

| <b>Abschnitt Neubau A94</b>                                             |               |               |                                     |                                       |                                           |                                        |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|-------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------|
| Mulde Nr.                                                               | bis Bau-km    | Bis Bau-km    | befestigte Fläche (m <sup>2</sup> ) | Versickerungsfläche (m <sup>2</sup> ) | Muldenspeicher.-volumen (m <sup>3</sup> ) | Versickerungsrate Q <sub>s</sub> (l/s) |
| 1 - 52                                                                  | 26+500        | 37+990        | 210.815                             | 30.447                                | 7.657,3                                   | 152,33                                 |
| <b>Abschnitt Umbauarbeiten Autobahn A3</b>                              |               |               |                                     |                                       |                                           |                                        |
| Mulde Nr.                                                               | von Bau-km    | bis Bau-km    | befestigte Fläche (m <sup>2</sup> ) | Versickerungsfläche (m <sup>2</sup> ) | Muldenspeicher.-volumen (m <sup>3</sup> ) | Versickerungsrate Q <sub>s</sub> (l/s) |
| 53 - 60                                                                 | 622,850       | 624,500       | 31.277                              | 4.255                                 | 1.172,7                                   | 21,3                                   |
| <b>Abschnitt A94 Bauwerk K 27/1 Unterführung eines Geh- und Radwegs</b> |               |               |                                     |                                       |                                           |                                        |
| Mulde Nr.                                                               | von Bau-km    | bis Bau-km    | befestigte Fläche (m <sup>2</sup> ) | Versickerungsfläche (m <sup>2</sup> ) | Muldenspeicher.-volumen (m <sup>3</sup> ) | Versickerungsrate Q <sub>s</sub> (l/s) |
| 61 - 64                                                                 | 0+010         | 0+294         | 965                                 | 1228                                  | 97                                        | 6,14                                   |
| <b>Abschnitt A94 Bauwerk K 28/2 Überführung der Kreisstraße PA 58</b>   |               |               |                                     |                                       |                                           |                                        |
| Mulde Nr.                                                               | von Bau-km    | bis Bau-km    | befestigte Fläche (m <sup>2</sup> ) | Versickerungsfläche (m <sup>2</sup> ) | Muldenspeicher.-volumen (m <sup>3</sup> ) | Versickerungsrate Q <sub>s</sub> (l/s) |
| 65 - 66                                                                 | 0+340         | 0+480         | 1608                                | 220                                   | 53,4                                      | 1,11                                   |
| <b>Abschnitt A94 Bauwerk K 34/1 Unterführung der Kreisstraße PA 57</b>  |               |               |                                     |                                       |                                           |                                        |
| Mulde Nr.                                                               | von Bau-km    | bis Bau-km    | befestigte Fläche (m <sup>2</sup> ) | Versickerungsfläche (m <sup>2</sup> ) | Muldenspeicher.-volumen (m <sup>3</sup> ) | Versickerungsrate Q <sub>s</sub> (l/s) |
| 67 - 72                                                                 | 0+295         | 0+570         | 1.796                               | 576                                   | 114,3                                     | 2,90                                   |
| <b>Abschnitt A94 Parkplatz Nord</b>                                     |               |               |                                     |                                       |                                           |                                        |
| Mulde Nr.                                                               | Abschnitt von | Abschnitt bis | befestigte Fläche (m <sup>2</sup> ) | Versickerungsfläche (m <sup>2</sup> ) | Muldenspeicher.-volumen (m <sup>3</sup> ) | Versickerungsrate Q <sub>s</sub> (l/s) |
| 73 - 78                                                                 | N1            | N6            | 5.943                               | 993                                   | 234                                       | 4,98                                   |
| <b>Abschnitt A94 Parkplatz Süd</b>                                      |               |               |                                     |                                       |                                           |                                        |
| Mulde Nr.                                                               | Abschnitt von | Abschnitt bis | befestigte Fläche (m <sup>2</sup> ) | Versickerungsfläche (m <sup>2</sup> ) | Muldenspeicher.-volumen (m <sup>3</sup> ) | Versickerungsrate Q <sub>s</sub> (l/s) |
| 79 - 82                                                                 | S1            | S4            | 5.631                               | 2.249                                 | 208,7                                     | 11,26                                  |
| <b>Abschnitt A3 Bauwerk K 227/1 Unterführung der Kreisstraße PA 57</b>  |               |               |                                     |                                       |                                           |                                        |
| Mulde Nr.                                                               | Abschnitt von | Abschnitt bis | befestigte Fläche (m <sup>2</sup> ) | Versickerungsfläche (m <sup>2</sup> ) | Muldenspeicher.-volumen (m <sup>3</sup> ) | Versickerungsrate Q <sub>s</sub> (l/s) |
| 83                                                                      | 1+095         | 1+273         | 1.233                               | 220                                   | 64,8                                      | 5,37                                   |
| <b>Notüberlaufbecken Nord</b>                                           |               |               |                                     |                                       |                                           |                                        |
| Mulde Nr.                                                               | Abschnitt von | Abschnitt bis | befestigte Fläche (m <sup>2</sup> ) | Versickerungsfläche (m <sup>2</sup> ) | Muldenspeicher.-volumen (m <sup>3</sup> ) | Versickerungsrate Q <sub>s</sub> (l/s) |
| 84                                                                      | 32+815        | 32+940        | 45.000                              | 11.408                                | 547                                       | 570,4                                  |
| <b>Notüberlaufbecken Süd</b>                                            |               |               |                                     |                                       |                                           |                                        |
| Mulde Nr.                                                               | Abschnitt von | Abschnitt bis | befestigte Fläche (m <sup>2</sup> ) | Versickerungsfläche (m <sup>2</sup> ) | Muldenspeicher.-volumen (m <sup>3</sup> ) | Versickerungsrate Q <sub>s</sub> (l/s) |
| 85                                                                      | 32+810        | 33+000        | 45.000                              | 7.600                                 | 885                                       | 380                                    |

Die Berechnungen der Notüberlaufbecken wurden vom Vorhabenträger auf ein 10-jähriges Niederschlagsereignis angepasst. Die Dimensionierung der Becken ändert sich nicht.

4.1.3.3 Bauausführung

Die Sohle und Böschungen des Absetzbeckens sind dauerhaft (z. B. mit einem mind. 0,30 m starken Lehmschlag mit Durchlässigkeit: kf - Wert ≤ 10-8 m/s) abzudichten.

Am Ablauf des Absetzbeckens 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 Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

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 Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

## 4.2 **Brunnenbau und Entnahme von Grundwasser zur Wasserversorgung des Stützpunktes der Autobahnmeisterei Passau**

### 4.2.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die Erlaubnis zur Abteufung einer Bohrung und der Errichtung eines Tiefbrunnens bis zu einer max. Teufe von 60 m und eines Flachbrunnens bis zu einer max. Teufe von 10 m auf dem Grundstück Flnr. 416, Gemarkung Indling, erteilt.

Aus dem Flachbrunnen dürfen max. 4,5 m<sup>3</sup>/h bzw. 1,25 l/s und von bis zu 100 m<sup>3</sup>/d und 2.000 m<sup>3</sup> pro Winterdienstsaison entnommen werden.

Die Nutzung des Tiefbrunnens ist auf max. 0,65 l/s bzw. 150 m<sup>3</sup>/a beschränkt.

### 4.2.1 Anzeigepflichten

Der Beginn der Bohrungen ist dem **Landratsamt Passau** und dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** mindestens 1 Woche vorher schriftlich anzuzeigen. Neben dem Beginn ist auch das Ende der Bauarbeiten mitzuteilen.

Die Brunnen sind beim Wasserversorgungsunternehmen Ruhstorfer Gruppe anzeigepflichtig.

#### 4.2.2 Überwachung der Bohrungen

Die ordnungsgemäße Durchführung der Bohrungen sowie der Ausbau sind durch einen hydrogeologischen Fachmann zu überwachen. Dieser ist zusammen mit der Bohrbeginnsmittelung zu benennen.

Mit den Bohrungen ist eine Fachfirma zu beauftragen, die im Besitz der DVGW-Bescheinigung W 120 ist bzw. eine entsprechende Qualifikation nachweisen kann. Der Bohrfirma obliegt die Sicherstellung der ordnungsgemäßen technischen Ausrüstung, der ordnungsgemäßen Abteufung der Bohrung, des Einbaus des Sperrrohrs, der Entnahme von Bodenproben, des ordnungsgemäßen, schichtgerechten Brunnenausbaus, der vollständigen Entsandung, des Pumpversuchs sowie der Dokumentation der Maßnahmen.

#### 4.2.3 Bauausführung/Dokumentation/Beweissicherung

Während der Arbeiten ist sorgfältig darauf zu achten, dass der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. Treibstoffe, Öle) zu keiner Gewässerverunreinigung führt. Als Spülflüssigkeit darf nur seuchenhygienisch unbedenkliches Wasser benutzt werden. Spülmittelzusätze müssen dem DVGW- Arbeitsblatt W 116 entsprechen. Das Sperrrohr ist entsprechend der angetroffenen Geologie und des Grundwasserstandes einzubauen. Die Verfilterung ist auf die grundwasserführenden Horizonte zu beschränken. Der Einbau des Filterkieses hat mit einem Schüttrohr bzw. durch Einspülen zu erfolgen.

##### Tiefbrunnen/Trinkwasserbrunnen

Die Lage des Bohrpunktes ist so zu legen, dass von umliegenden Anlagen keine Gefährdung für den Brunnen besteht, auch nicht über den Sicker- oder Grundwasserpfad. Der Standort des Trinkwasserbrunnens ist nur in schützbarer Lage (wie z. B. Wiese o. ä.) zu wählen, mit mindestens 10 m allseitig als Fassungsgebiet (20 x 20 m) ohne Gefährdungspotenziale, wie Verkehrswege, Gebäude, Ackerflächen etc.

Der genaue Standort des Trinkwasserbrunnens ist mit dem Gesundheitsamt (Landratsamt Passau) abzuklären.

Für den Tiefbrunnen ist vorab ein Sperrrohr bis mind. 10 m in das Tertiär hinein einzubauen.

Das Schichtenprofil der Bohrung ist zu dokumentieren. Bodenproben sind im Meterabstand bzw. bei Schichtwechsel zu entnehmen und in Kernkisten zu sammeln. Die Proben sind bis zur Begutachtung durch das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf aufzubewahren. Über die Überwachung ist eine aussagekräftige Dokumentation zu fertigen. Diese ist dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf über das Landratsamt Passau vorzulegen. Die Dokumentation ist vollständig zu erstellen, insbesondere mit Lageplan und Angabe von Rechts- und Hochwerten und Geländehöhe in m ü. NN.

Der Kurzpumpversuch ist detailliert hinsichtlich Entnahme und Absenkung zu dokumentieren. Die umliegenden Privatbrunnen sind während des Pumpversuchs in Bezug auf quantitative Auswirkungen zu beobachten.



Nach Abschluss der Arbeiten ist eine mikrobiologische und chemische Untersuchung durchzuführen.

Über die gesamte Maßnahme ist ein Schlussbericht zu erstellen, einschließlich aller erforderlichen Unterlagen. Dieser dient auch als Grundlage zur Beurteilung der Entnahme von Grundwasser.

Das Grundwasser darf als Trinkwasser nur mit Zustimmung des Gesundheitsamtes verwendet werden.

#### Flachbrunnen/Brauchwasserbrunnen

Die Bohrung des Brauchwasserbrunnens ist zu dokumentieren. Dazu ist dem Landratsamt Passau und dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf spätestens vier Wochen nach Beendigung der Bohrarbeiten jeweils das Schichtenverzeichnis, Bohrprofil usw. nach DIN 4021, DIN EN ISO 22475-1, DIN EN ISO 14688-1, DIN EN ISO 14689-1 und DIN 4023 mit Angabe des ausgeführten Bohrdurchmessers, Bohrprotokolls und der angetroffenen Grundwasserverhältnisse vorzulegen. Des Weiteren ist ein maßstabsgetreuer Lageplan (M = 1 : 5.000) mit dem in cm-Genauigkeit eingemessenen Bohrpunkt sowie Angabe des Rechts- und Hochwertes und der Höhe des Bohransatzpunktes in m über NN beizufügen.

### **4.3 Kiesnassabbau auf der ca. 42 ha großen Seitenentnahmefläche auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie Gestaltung der Ausgleichsfläche A13/CEF**

#### 4.3.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis für den Nassabbau von Kies mit anschließender teilweiser Wiederverfüllung auf den Grundstücksflächen Flnr. 456, 473/11, 473/12, 473/13, 469, 469/1, 487/1, Teilfläche 471 und 473/15, Gemarkung Pocking, erteilt.

#### 4.3.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen in der Fassung der 1. Tektur vom 10.3.2016 mit den vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

#### 4.3.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

- Der Kiesabbau darf nur zum Zwecke des Autobahnbaus erfolgen; eine weitere Verwendung ist nicht zulässig.
- Der Abbau ist gemäß dem Abbauplan unter Berücksichtigung der Richtlinien für Anlagen zur Gewinnung von Kies, Sand, Steinen und Erden, Abschnitt D2 (in der jeweils gültigen Fassung) durchzuführen. Über dem tertiären Stauer muss eine schützende Kiesschicht von mind. 1 m verbleiben. Unmittelbar nach Beginn des Abbaus auf der unteren Sohle im Grundwasser ist diese auf m ü. NN einzumessen und die Höhenkote unverzüglich dem **Landratsamt Passau** und dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** mitzuteilen.

- Das Lagern von Treibstoffen, Ölen und sonstigen wassergefährdenden Stoffen auf der Abbaufäche ist verboten. Die Aufstellung von Tanks und Lagerbehältern für wassergefährdende Flüssigkeiten ist nicht gestattet. Während des Abbaus darf der Untergrund nicht durch Treibstoffe und Öle von Abbaugeräten, Fahrzeugen usw. oder durch sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt werden. Schwimmendes Treibgut ist unverzüglich und schadlos zu beseitigen. Jedes Einleiten von Abwasser oder Oberflächenwässern in den neu entstehenden Baggersee ist unzulässig.
- Der Grundwasserspiegel auf dem Abbaugelände darf nicht künstlich abgesenkt werden.
- Abraummateriale/Mutterboden sind bis zum Wiedereinbau ordnungsgemäß zwischenzulagern.
- Der Wiedereinbau von Bodenmaterial hat entsprechend den Angaben in den Planunterlagen 12.1T, 12.3T und 13.3 (Blätter 5 und 6) und in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf zu erfolgen. Als Renaturierungsmaterial darf nur natürlicher Boden ohne Fremdanteile und anthropogene Verunreinigungen verwendet werden.
- Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, dass eine mögliche Beweidung als Pflegealternative auf die mittleren und obersten Böschungsbereiche der Abgrabungsfläche beschränkt wird. Die Abgrabungssohle mit den Bereichen im Grundwasserschwankungsbereich wird nicht beweidet.
- Die Autobahndirektion Südbayern wird in Abstimmung mit dem Landesfischereiverband Niederbayern im Rahmen eines Monitorings überprüfen, ob sich in den entstehenden Flachgewässern auf natürliche Weise eine Fischfauna einstellt.
- Die Rekultivierung ist innerhalb eines Jahres nach Beendigung des Abbaus fertig zu stellen.

## **5. Straßenrechtliche Verfügungen**

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis für den Neubau der A 94 (Unterlage 7.2T) und dem Lageplan 7.3, Blatt 1aT - 3T.

Blatt 1bT enthält die Einstufungen für den Zeitraum einer vorläufigen Verkehrsführung im Überleitungsbereich der A 94 in die bestehende B 12 am Planfeststellungsbeginn bei Osterholzen.

Die im Bestandsverzeichnis der Gemeinde Neuhaus am Inn mit der Nr. 104 eingetragene Ortsstraße „Harthamer Gewerbestraße“ mit den Flnr. 429/1 und 411/1 wird vom Anfangspunkt Abzweigung von der Kreisstraße PA 7, Flnr. 474, Gemarkung Mittich, km 0,000 bis zum Endpunkt Schnittpunkt der Flnr. 411/1 und 411, Gemarkung Mittich, (Länge 1,122 km) zur Kreisstraße aufgestuft.

Im weiteren Verlauf vom Schnittpunkt der Flnr. 411/1 und 411 bis zur A 3 wird die bestehende Gemeindeverbindungsstraße zur Kreisstraße aufgestuft.

Die Umstufung wird mit der Ingebrauchnahme für den geänderten Verkehrszweck wirksam, wenn zu diesem Zeitpunkt die Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG vorliegen (BWWNr. 1.2.90).

Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind in den Plänen kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## **6. Entscheidungen über Einwendungen**

### **6.1 Anordnungen und Zusagen des Vorhabenträgers im Interesse von Betroffenen**

6.1.1 Der Bestand privater Wasserversorgungsanlagen sowie privater Entsorgungseinrichtungen ist vom Vorhabenträger 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 Folgemaßnahmen nicht mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können, sind durch den Vorhabenträger vor Baubeginn Beweissicherungen über den baulichen Zustand der Gebäude durchzuführen.

6.1.3 Für die Eigentümer der Grundstücke

Flnr. 454, Gemarkung Pocking (Pfaffenhof, Bau-km 26+530),

Flnr. 597, Gemarkung Poking (Haid 12a und Haid 12, Bau-km 28+770),

Flnr. 1100, Gemarkung Indling (Königswiese 72, Bau-km 36+360) und

Flnr. 1102, Gemarkung Indling (Königswiese 73, Bau-km 36+480)

Flnr. 1122, Gemarkung Indling (Königswiese 76, Bau-km 37+100)

Flnr. 412, Gemarkung Mittich (Königswiese-Mittich 50 1/2, Bau-km 37+200)

wird nach Maßgabe der 24. BImSchV i. V. m. der VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabenträger nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen. Der Vorhabenträger muss sich mit dem entsprechenden Eigentümer in Verbindung setzen und überprüfen, ob passive

Lärmschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV erforderlich sind. Falls Maßnahmen notwendig sind, sind für deren Durchführung die VLärmSchR 97 zugrunde zu legen.

#### 6.1.4 **Einwender Nr. 204**

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Detailausgestaltung der Zufahrt (BWVNr. 1.1.70) vom Grundstück FlNr. 404, Gemarkung Mittich, auf die GVS BWVNr. 1.1.14 mit der Gemeinde Neuhaus a. Inn und dem Einwender abzustimmen.

#### 6.1.5 **Einwender Nr. 209**

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Detailausgestaltung der Zufahrt (BWVNr. 1.1.69) vom Grundstück FlNr. 405, Gemarkung Mittich, auf die GVS BWVNr. 1.1.14 mit der Gemeinde Neuhaus a. Inn und dem Einwender abzustimmen.

#### 6.1.6 **Einwender Nr. 212**

Der Vorhabenträger hat zugesagt, den Weg FlNr. 313, Gemarkung Indling, südlich der A 94 auf Wunsch zurück zu bauen, wenn die straßen- und wegerechtlichen Voraussetzungen vorliegen.

Das nordwestliche Teilstück des Grundstücks FlNr. 314, Gemarkung Indling, ist über die FlNr. 313, Gemarkung Indling, anfahrbar. Der restliche Teil des Weges FlNr. 309, Gemarkung Indling, wird vom Vorhabenträger zurückgebaut und kann den Grundanliegern ggf. als Tauschland angeboten werden.

Der öFW FlNr. 315, Gemarkung Indling, wird an den neuen Weg (BWVNr. 1.1.23) bzw. dann an den Weg FlNr. 286, Gemarkung Indling, angebunden. Einen Ausbau des Grasweges FlNr. 315, Gemarkung Indling, hat der Vorhabenträger zugesagt. Der Ausbau hat in Abstimmung mit der Gemeinde und den Beteiligten nach Art. 54 BayStrWG zu erfolgen.

Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen in Abstimmung mit der Stadt Pocking und den Grundstücksanliegern auch prüfen, ob und wie weit der öFW FlNr. 167, Gemarkung Indling, sowie der öFW FlNr. 172, Gemarkung Indling, im Hinblick auf die künftigen Grundstückszuschnitte angepasst oder auch zurückgebaut werden können, sofern die straßen- und wegerechtlichen Voraussetzungen vorliegen.

#### 6.1.7 **Einwender Nr. 213**

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die südöstlich der A 94 verbleibende unwirtschaftliche Restfläche von FlNr. 160, Gemarkung Indling, auf Verlangen der Grundeigentümerin zu übernehmen.

Die Autobahndirektion Südbayern wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen nochmals prüfen, inwieweit die auf der Restfläche des Grundstücks FlNr. 165, Gemarkung Indling, geplante Ausgleichsmaßnahme A7 umsituiert und die Fläche als Ersatzland angeboten werden kann.

#### 6.1.8 **Einwender Nr. 214**

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die nordwestlich der A 94 verbleibende unwirtschaftliche Restfläche von FlNr. 419, Gemarkung Indling, auf Verlangen des Grundeigentümers zu übernehmen.

**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.

Die nicht mehr benötigten Teile des Weges Flnr. 309, Gemarkung Indling, werden nach der Tekturplanung vom Vorhabenträger zurückgebaut und können den Grundanliegern ggf. als Tauschland angeboten werden.

Die Autobahndirektion wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen auch prüfen, ob der westlich der A 94 geforderte kurze Stichweg vom öFW Flnr. 286, Gemarkung Indling, aus bis zur Grundstücksgrenze von Flnr. 310, Gemarkung Indling, in Abstimmung mit dem Grundeigentümer Flnr. 311, Gemarkung Indling, hergestellt werden kann.

**6.1.10 Einwender Nr. 217**

Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen in Abstimmung mit der Stadt Pocking und den Grundstücksanliegern prüfen, ob und wie weit der öFW Flnr. 1654, Gemarkung Indling, im Hinblick auf die künftigen Grundstückszuschnitte angepasst oder zurückgebaut und den Grundanliegern ggf. als Tauschland angeboten werden kann.

**6.1.11 Einwender Nr. 225**

Die Autobahndirektion wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen in Abstimmung mit den betroffenen Grundeigentümern prüfen, ob nördlich entlang der A 94 zwischen dem öFW Flnr. 313, Gemarkung Indling, und dem öFW Flnr. 400, Gemarkung Indling, eine Verbindung geschaffen werden kann.

Die Autobahndirektion hat ferner zugesagt, im Bereich des Grundstückes Flnr. 385, Gemarkung Indling, in Abstimmung mit der Gemeinde Neuhaus a. Inn sowie dem Einwender eine direkte Zufahrt zur GVS herzustellen.

**6.1.12 Einwender Nr. 234**

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die westlich der A 94 verbleibende unwirtschaftliche Restfläche von Flnr. 1685, Gemarkung Indling, auf Verlangen des Grundeigentümers zu übernehmen.

**6.1.13 Einwender Nr. 245**

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die nördlich der A 94 verbleibende Restfläche von Flnr. 478, Gemarkung Pocking, auf Verlangen des Grundeigentümers zu übernehmen.

**6.1.14 Einwender Nr. 246**

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die westlich der A 94 verbleibende unwirtschaftliche Restfläche von Flnr. 174, Gemarkung Indling, auf Verlangen des Grundeigentümers zu übernehmen.

Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen in Abstimmung mit der Stadt Pocking und den Grundstücksanliegern nochmals prüfen, ob und wie weit der öFW Flnr. 167, Gemarkung Indling, sowie der öFW Flnr. 172, Gemarkung Indling, im Hinblick auf die künftigen Grundstückszuschnitte angepasst oder auch zurückgebaut werden können.

Darüber hinaus wird die Autobahndirektion Südbayern im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen nochmals prüfen, ob ein zusätzlicher Weg entlang der Westseite des Grundstückes Flnr. 46, Gemarkung Indling, am Böschungsfuß der PA 56 hergestellt werden kann.

**6.1.15 Einwender Nr. 247**

Die Autobahndirektion hat zugesagt, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen mit dem Einwender Möglichkeiten einer optischen und lärmtechnischen Abschirmung der Autobahn durch Überschussmassenablagerung unmittelbar im Bereich der Wohnanwesen auf dem Grundstück Flnr. 597, Gemarkung Pocking, des Einwenders zu prüfen.

**6.1.16 Einwender Nr. 301**

Die Autobahndirektion hat zugesagt, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen mit den Einwendern Möglichkeiten einer optischen und lärmtechnischen Abschirmung der Autobahn durch Überschussmassenablagerung unmittelbar um die Hofstelle in Form eines kleinen Bogens auf dem Grundstück Flnr. 599, Gemarkung Pocking, der Einwender zu prüfen.

**6.1.17 Einwender Nr. 401**

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

**6.1.18 Einwender Nr. 402**

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

**6.1.19 Einwender Nr. 408**

Die Autobahndirektion hat zugesagt, in Abstimmung mit dem Einwender im Bereich der westlichen sowie der östlichen Grundstücksgrenze von Flnr. 406, Gemarkung Mittich, jeweils eine Zufahrt zur neuen Gemeindeverbindungsstraße BWVNr. 1.1.14 herzustellen.

**6.1.20 Einwender Nr. 411**

Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass er sich darum bemühen wird, gemeinsam mit dem Modellflugsportverein ein geeignetes Ersatzgrundstück zu finden.

**6.1.21 Einwender Nr. 501 - 503**

Die Autobahndirektion hat zugesagt, dem landwirtschaftlichen Betrieb/dem Grundeigentümer Flnr. 410, Gemarkung Mittich, eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete und ausreichend große Ersatzfläche anzubieten. Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

**6.1.22 Einwender Nr. 602**

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

Die Detailausgestaltung der Anbindung des öFW BWVNr. 1.1.18 an die GVS Pfaffing - Wollham wird der Vorhabenträger im Rahmen der Bauausführung mit den Einwendern abstimmen.

Den von Flnr. 734, Gemarkung Pocking, abzuschließenden Humus wird der Vorhabenträger wieder zur Verfügung stellen.

**6.1.23 Einwender Nr. 605**

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

Den von Flnr. 676, Gemarkung Pocking, abzuschließenden Humus wird der Vorhabenträger wieder zur Verfügung stellen.

**6.1.24 Einwender Nr. 606**

Die Autobahndirektion wird im Rahmen der Bauausführung in Abstimmung mit den Einwendern überprüfen, ob der öFW Flnr. 1661, Gemarkung Indling, (BWVNr. 1.2.46) an die GVS Pfaffing - Wollham angebunden werden kann.

**6.1.25 Einwender Nr. 609**

Die Autobahndirektion wird den von Flnr. 671, Gemarkung Pocking, abzuschließenden Humus wieder zur Verfügung stellen.

**6.1.26 Einwender Nr. 801**

Die Autobahndirektion hat zugesagt, die Zufahrt BWVNr. 1.1.52 zur Kreisstraße PA 65 soweit nach Süden zu verschieben, dass die Zufahrt zur Kreisstraße von beiden Grundstücken Flnr. 452, Gemarkung Pocking, und Flnr. 839, Gemarkung Kirchham, aus möglich ist.



**6.2 Zurückweisungen**

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

**7. Sofortige Vollziehbarkeit**

Dieser Beschluss ist gemäß § 17e Abs. 2 FStrG (in der Fassung des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 09.12.2006, BGBl 2006 I Nr. 59) sofort vollziehbar.

**8. Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

## **B Sachverhalt**

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

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. Der 33 km lange oberbayerische Lückenschluss Pastetten - Heldenstein ist auf gesamter Streckenlänge in Bau. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen einer Öffentlich Privaten Partnerschaft (ÖPP) durch die Isentalautobahn GmbH & Co. KG. Das Vorhaben wird voraussichtlich im Jahr 2019 fertiggestellt werden.

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 Autobahn zwischen Kühstein und Malching (6 km), der in zwei Baustufen in den Jahren 2009 (einbahnig) und 2013 (2. Fahrbahn) fertiggestellt wurde, laufen seit Juli 2016 im unmittelbar anschließenden 6 km langen Abschnitt zwischen Malching und Kirchham (Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Niederbayern vom 27.8.2015 Nr. 32-4354.11-8/A 94) die Bauarbeiten.

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist der 12,4 km lange Neubau der A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) im Gebiet der Gemeinden Kirchham, Bad Füssing, Neuhaus a. Inn, des Marktes Ruhstorf a. d. Rott und der Stadt Pocking. Die Neubaustrecke beginnt westlich des Weilers Pfaffenhof, wo sie an den derzeit im Bau befindlichen Autobahnabschnitt Malching - Kirchham anbinden wird. Die Trasse durchquert zunächst auf einer Länge von 1,5 km den ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking und führt anschließend in einem weiten Bogen im Süden um die Stadt Pocking herum. Nordöstlich von Pocking endet die A 94 am Autobahnkreuz A 3/A 94 im Bereich der bestehenden Anschlussstelle Pocking (B 12) mit der Anbindung an die A 3. Das untergeordnete Straßennetz wird südwestlich von Pocking über die geplante Anschlussstelle im Zuge der Kreisstraße PA 58 und östlich von Pocking über die Anschlussstelle B12/B388 an die Autobahn angebunden. Am Planfeststellungsende bei Mittich ist zwischen der Anschlussstelle B 12/B 388 und der Überleitung der A 94 in die bestehende B 512 für den nichtautobahnfähigen sowie den zwischengemeindlichen Verkehr nördlich der A 94 eine neue Kreisstraßenverbindung vorgesehen.

Insgesamt elf Überführungsbauwerke und sieben Unterführungsbauwerke (Bundesautobahn A 3, Bundesstraße 388, Staatsstraße 2117, Kreisstraßen PA 56, PA 57, PA 58, PA 65, Gemeindeverbindungsstraßen, öffentliche Feld- und Waldwege und Geh- und Radwege, Ausbach) sollen im Zuge der Maßnahme erstellt werden. Die Überführungsbauwerke haben jeweils Stützweiten von 45 - 50 m. Die Gewässerkreuzung im Zuge des Ausbaches erhält zur Minimierung der Trennwirkung und zur Sicherstellung der ökologischen Austauschbeziehungen eine lichte Weite von 50 m.

Zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer ist am Beginn des Planfeststellungsabschnittes beidseits der A 94 je eine unbewirtschaftete Rastanlage mit etwa 20 Pkw- und 20 Lkw-Stellplätzen und einem WC-Gebäude geplant. Ferner ist für den Straßenbetriebsdienst im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 die Errichtung eines Stützpunktes (Salzladestation, Einstellhalle für Fahrzeuge mit Sozialraum) vorgesehen. Auch ein Park- und Ride- Parkplatz soll dort als Ersatz für den vorhabenbedingt entfallenden Parkplatz an der A 3 errichtet werden.

Der erhebliche Massenbedarf von 1,9 Mio. m<sup>3</sup> Schüttmaterial für den Autobahnbau soll hauptsächlich über die 42 ha große Seitenentnahmefläche (SE) auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking durch Kiesabbau bis teilweise in den Grundwasserschwankungsbereich sichergestellt werden. Weil die Fläche nach dem Abbau als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zur Sicherung der lokalen Populationen von Kiebitz, Feldlerche, Wachtel, Wiesenschafstelze und Rebhuhn umgestaltet werden soll und bereits vor Eintritt der straßenbaubedingten Beeinträchtigungen des vorhandenen Kiebitz-Lebensraumes hergestellt und wirksam sein muss, ist eine Zwischenablagerung der gewonnenen Kiesmassen vor dem Wiedereinbau in die Autobahntrasse notwendig.

Die Trasse der A 94 liegt im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 im Überschwemmungsgebiet von Rott und Inn. Durch das Vorhaben gehen etwa 24.100 m<sup>3</sup> Retentionsraum verloren. Der Hochwasserrückhalteraum soll durch Geländemodellierungen im Bereich des nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes wieder hergestellt werden. Dabei soll auch der Bereich innerhalb der Anschlussrampe als Rückhalteraum genutzt und nordöstlich der A 3 ein Flutgraben erstellt werden, der bei Hochwasser von der Rott geflutet werden kann.

## **2. Vorgängige Planungsstufen**

### **2.1 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).

Der aktuell gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016, BGBl. I S. 3354) sieht für die Gesamtstrecke der A 94 zwischen München und Pocking (A 3) vordringlichen Bedarf vor.

## 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.

Zwischen Kirchham und Pocking orientiert sich die Linienführung der Planfeststellungstrasse an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse. Im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse weiter nach Süden in das Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung verläuft am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes.

Im Bereich Prenzing - Niederindling - Anschlussstelle B 12/B 388 läuft die Planfeststellungstrasse westlich von der Wahllinie der Raumordnung, um insbesondere die Immissionsbelastungen in den Orten Prenzing und Niederindling zu reduzieren (Maßgabe 5.8 der landesplanerischen Beurteilung). Im Bereich „Königswiese“ wurde die A 94 im Vergleich zur Wahllinie näher zur bestehenden B 12 gelegt, um Beeinträchtigungen dieses biotopreichen Gebietes zu minimieren (Maßgabe 1.7). Auch die Anschlussstelle B 12/B 388 wurde im Vergleich zur Raumordnung weiter nach Osten in Richtung Autobahnkreuz A 3/A 94 verschoben. Damit ist eine kürzere Anbindung des Gewerbeparks Königswiese an die Autobahnen A 3/A 94 möglich und die mit der in der Raumordnung vorgesehenen Lösung verbundenen negativen Auswirkungen auf den Ortsteil Königswiese sowie den ökologisch wertvollen Bereich um den Ausbach können vermieden bzw. deutlich reduziert werden.

Im derzeit gültigen Landesentwicklungsprogramm Bayern (Verordnung vom 22. August 2013, geändert durch Verordnung vom 21. Februar 2018) 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.“

### **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 ... München - Passau - Freyung - Philippsreuth - Landesgrenze/CR (A 94/B 12) ... 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.“

Im Flächennutzungsplan der Stadt Pocking ist im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzgeländes die geplante Trasse für die A 94 nachrichtlich dargestellt (Deckblätter 22 und 32).

### **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Für den Neubau der A 94 im Abschnitt Kirchham - Pocking hat die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern, am 22.6.2012 das Planfeststellungsverfahren beantragt. Die Regierung von Niederbayern hat hierzu mit Schreiben vom 16.7.2012 das öffentliche Anhörungsverfahren durchgeführt. Gegen die Planung vom 31.5.2012 wurden sowohl von einer Reihe von landwirtschaftlichen Betrieben als auch von Seiten der Stadt Pocking, der Gemeinde Neuhaus a. Inn und Fachbehörden sowie des Bayerischen Bauernverbandes insbesondere Einwände gegen die Grundinanspruchnahme für die naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahme für den Kiebitz im Bereich „Königswiese“ (31 ha) sowie die Grundinanspruchnahme für die Seitenentnahme bei Prenzing (35 ha) vorgetragen. Insbesondere seien die Existenzen mehrerer landwirtschaftlicher Betriebe durch das Vorhaben stark gefährdet. Gefordert wurde, verstärkt bzw. konzentriert Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking durchzuführen.

Der Vorhabenträger hat aufgrund der vorgetragenen Einwände sowie wegen verschiedener weiterer Forderungen die ursprüngliche Planung wie nachfolgend beschrieben teilweise geändert bzw. ergänzt.

- Verzicht auf die Seitenentnahme bei Prenzing (SE 1) und Ersatz durch die neue Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking einschließlich den dazugehörigen temporären Massenlagerflächen für Kies- und Oberbodenmaterial
- Verzicht auf die ursprünglich geplante Ausgleichsfläche A11 im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz
- Verzicht auf die Ausgleichsflächen A4 und A6 und neue Ausgleichsflächen A12, A14 und A15
- neue Waldersatzmaßnahmen W1 und W2
- Verknüpfung der bestehenden Kreisstraße PA 58, der geplanten Verlegung der Kreisstraße PA 58 sowie der nördlichen Rampenäste der Autobahnanschlussstelle PA 58 zu einer Kreisverkehrsanlage
- Errichtung eines Park- und Ride-Parkplatzes im Bereich der Autobahnanschlussstelle B12/B388
- Neubau eines selbstständigen Geh- und Radweges im Bereich der Kreisverkehrsanlage an der Anschlussstelle B12/B388
- Überarbeitung des Retentionsraumkonzepts für den Hochwasserfall mit Verlegung der Hochwasserretentionsfläche 1 in den nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes A 3/A 94, Errichtung eines Flutgrabens entlang der A 3 sowie von Hochwasserrücklaufdeichen entlang der neuen Kreisstraße im Bereich des Autobahnkreuzes
- Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz sowie
- zusätzliche Spartenverlegungen und neue Zufahrten.

Die Regierung von Niederbayern hat die ergänzende öffentliche Anhörung zur Tekturplanung durchgeführt. Die Planunterlagen vom 10.3.2016, und zum Vergleich auch die überholten Unterlagen von 2012, lagen in der Zeit vom 2.5.2016 bis 3.6.2016 bei den Gemeinden Kirchham, Bad Füssing und Neuhaus a. Inn sowie dem Markt Ruhstorf a. d. Rott 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 17.6.2016 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Landratsamt Passau
- Gemeinde Kirchham
- Gemeinde Bad Füssing
- Gemeinde Neuhaus a. Inn

- Markt Ruhstorf a. d. Rott
- Stadt Pocking
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Servicestelle Passau
- Amt für Ländliche Entwicklung Niederbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstellen Oberpfalz u. Niederbayern
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, München
- Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei
- Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Niederbayern
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Vilshofen
- Staatliches Bauamt Passau
- Industrie- und Handelskammer für Niederbayern, Passau
- Handwerkskammer Niederbayern/Oberpfalz
- Polizeipräsidium Niederbayern, Straubing
- Regionaler Planungsverband Donau-Wald
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Regensburg
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH, München
- Uniper Kraftwerke GmbH, Düsseldorf
- Bayernwerk AG, Regensburg
- Energienetze Bayern GmbH, München
- Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe, Pocking
- Zweckverband Abwasserbeseitigung Kößlarnner Bach, Rotthalmünster
- RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Passau
- Fa. Auer Reisen, Rotthalmünster
- Fa. Klosterhuber Verkehrsbetrieb, Pocking
- Fa. Hieringer GmbH & Co., Triftern
- Fischereiberechtigter am Ausbach, Pocking
- Jagdgenossenschaft Kühnham
- Jagdschutz- und Jägerverband Griesbach/Rottal u. Umgebung e. V.
- Jagdgenossenschaft Kirchham
- Jagdgenossenschaft Safferstetten
- Jagdgenossenschaft Mittich
- Jagdgenossenschaft Indling
- Jagdgenossenschaft Hartkirchen
- Jagdgenossenschaft Pocking
- 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
- Landesverband Bayern der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine

Im Hinblick auf die aktuelle Rechtsprechung hat die Regierung von Niederbayern mit Schreiben vom 20.5.2016 eine zusätzliche Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens mit präzisierten Bekanntmachungshinweisen zu den ausliegenden Unterlagen durchgeführt.

Die Planunterlagen vom 10.3.2016 lagen in der Zeit vom 6.6.2016 bis 8.7.2016 erneut bei den Gemeinden Kirchham, Bad Füssing und Neuhaus a. Inn sowie dem Markt Ruhstorf a. d. Rott und der Stadt Pocking nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens bei den genannten Gemeinden oder der Regierung von Niederbayern bis spätestens 22.7.2016 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Forderungen nahm die Autobahndirektion Südbayern mit Schreiben vom 30.4.2017 anschließend Stellung.

Die Einwendungen und Stellungnahmen zum Neubau der A 94 im Abschnitt Kirchham - Pocking wurden am 4. Juli, 5. Juli, 11. Juli, 13. Juli, 17. Juli und 20. Juli 2017 im großen Sitzungssaal der Stadt Pocking 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, Neuhaus a. Inn, im Markt Ruhstorf a. d. Rott und der Stadt Pocking.

Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.



## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

Die Regierung von Niederbayern ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung zum Neubau der A 94 auf dem Gebiet des Regierungsbezirks Niederbayern.

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

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

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

Im Planfeststellungsbeschluss können auch die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz getroffen werden.

#### **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 besteht nach § 3b Abs. 1 UVPG i.d.F., die vor dem 16.05.2017 galt, und § 6 UVPG n.F. i.V.m. Anlage 1 zum UVPG Nr. 14.3 „Bau einer Autobahn“ die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Mit der Tektur vom 10.03.2016 wurde die Herstellung einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme auf dem ehemaligen Standortübungs Gelände beantragt. Es handelt sich um eine Abgrabungsfläche von ca. 42 ha bis in den Grundwasserschwankungsbereich mit der Schaffung von periodischen und zum Teil auch dauerhaften Gewässern. Die Herstellung eines Gewässers ist als Gewässerausbau nach Nr. 13.18.1 der Anlage 1 zum UVPG vorprüfungspflichtig. Die Abgrabung löst nach Art. 8 BayAbgrG eine UVP-Pflicht aus.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 4 UVPG (n.F.) als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Entsprechend der Übergangsregelung des § 74 Abs. 2 UVPG wurde dieses Verfahren nach der Fassung des UVPG, die vor dem 16.05.2017 galt, zu Ende geführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG (a.F.) erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG. Vom 06.06.2016 bis 08.07.2016 wurde eine zusätzliche öffentliche Anhörung zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens durchgeführt. Entsprechend der Rechtsprechung des BVerwG erfolgten in der Bekanntmachung präzisierende Hinweise auf die ausliegenden Unterlagen nach § 6 UVPG.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG Urteil vom 18.11.2004 - 4 CN 11.03). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden. Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Die Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich auch auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt. Wird ein Gesamtprojekt aufgespalten und in mehreren Teilschritten ausgeführt, so bildet den rechtlichen Bezugspunkt der Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich des Gesamtvorhabens, also dem Neubau der A 94 zwischen München und Pocking (A 3), ist daher 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 (vgl. BVerwG vom 28.02.1996, NVwZ 1996, 1011). Derartige Hindernisse sind im Raumordnungsverfahren und in der Zwischenzeit nicht bekannt geworden. 85 km der Gesamtstrecke sind inzwischen fertiggestellt; zwischen Pastetten und Heldenstein (33 km) und Malching - Kirchham (6 km) laufen die Bauarbeiten. Durch Linienbestimmung und Raumordnung ist eine abschnittsübergreifende Koordination gewährleistet. 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.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG a.F., § 24 UVPG n.F.)**

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

##### **2.1.1.1 Planerische Zielsetzung**

Im "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" befindet sich die A 94 von München bis Anschlussstelle Pocking (A 3) im sog. „Vordringlichen Bedarf“. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG.

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. Mit dem Planvorhaben kann die Stadt Pocking vom erheblichen Durchgangsverkehr im Zuge der bestehenden unzureichenden Bundesstraße 12 entlastet werden. Über die geplante 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. Auf die Ausführungen unter 3.3 und die Planunterlage 1T (Erläuterungsbericht Nr. 1 und 2) wird im Übrigen Bezug genommen.

##### **2.1.1.2 Standort**

Das Bauvorhaben umfasst den Neubau des Streckenabschnittes von Kirchham bis Pocking von Bau-km 26+275 bis Bau-km 38+600 im Zuge der geplanten Bundesautobahn A 94 München - Pocking (A 3) sowie den Überleitungsbereich zwischen der bestehenden Bundesstraße 12 bei Str.-km 34,680 und der Bundesautobahn A 94 bei Bau-km 26+275 (vorübergehende Verkehrsführung für den Fall, dass der Abschnitt Malching - Kirchham noch nicht fertiggestellt ist). Der Abschnitt beginnt westlich des Weilers Pfaffenhof (Stadt Pocking). Die Trasse durchquert zunächst den ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking, wird anschließend in einem weiten Bogen im Süden um die Stadt Pocking geführt, kreuzt die vorhandene Bundesautobahn A 3 und endet mit der Überleitung in die bestehende Bundesstraße 512 im Bereich der Ortschaft Mittich (Gemeinde Neuhaus am Inn). Eine weitere Fortführung der Bundesautobahn A 94 nach Osten ist nicht vorgesehen.

##### **2.1.1.3 Art und Umfang sowie Grundbedarf**

Es handelt sich um den Neubau eines Autobahnabschnittes mit einer Baulänge von rund 12,4 km und den notwendigen Verknüpfungen mit dem vorhandenen Straßennetz.

Der Grundbedarf für die A 94 einschließlich Ausgleichsflächen beträgt insgesamt ca. 234 ha. Dieser Grundbedarf unterteilt sich wie folgt:

| Art der Inanspruchnahme                                                                                                                                  | Fläche                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| Befestigte Flächen (Fahrbahnen der Straßen und Wege, Zufahrten, Parkplätze, etc.) außerhalb bestehender Straßen- und Straßennebenflächen/Neuversiegelung | rd. 43 ha              |
| Befestigte Flächen (Fahrbahnen der Straßen und Wege, Zufahrten, Parkplätze, etc.) auf bestehenden Straßen- und Straßennebenflächen/Neuversiegelung       | rd. 16 ha              |
| Unbefestigte Flächen (Bankette, Böschungen, Entwässerungsanlagen, Gestaltungsflächen, etc.) außerhalb bestehender Straßen- und Straßennebenflächen       | rd. 85 ha              |
| Unbefestigte Flächen (Bankette, Böschungen, Entwässerungsanlagen, Gestaltungsflächen, etc.) auf bestehenden Straßen- und Straßennebenflächen             | rd. 14 ha              |
| Naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen (einschließlich Renaturierung der Seitenentnahme innerhalb der Ausgleichsfläche A13/CEF)                         | rd. 72 ha <sup>1</sup> |
| Waldrechtliche Ausgleichsflächen                                                                                                                         | rd. 4 ha <sup>1</sup>  |
| <b>Summe</b>                                                                                                                                             | <b>rd. 234 ha</b>      |

<sup>1</sup> insgesamt 69 ha auf dem ehemaligen Standortübungsplatz

Für den Bauablauf werden zusätzlich ca. 71 ha Fläche vorübergehend in Anspruch genommen. Dabei handelt es sich überwiegend um intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Straßen- und Straßennebenflächen. Die bauzeitlichen Massenablagerungsflächen sowie die Baustraße für den Massentransport befinden sich auf dem ehemaligen Standortübungsplatzgelände Kirchham/Pocking.

## 2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Geologie                          | Jungterrassenschotter mit lockeren sandigen quartären Kiesen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Wasserhaushalt                    | Fließgewässer: Rott, Ausbach, Weidenbach<br>Stillgewässer: Baggerseen im näheren Umfeld von Pocking, Teiche und Tümpel auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking, bei Pfaffing und Afham, einige Dorfteiche<br>Grundwasser: ergiebiges Grundwasservorkommen in den quartären Schottern der Pockinger Heide; geringer Flurabstand v. a. im Bereich der Königswiese<br>Überschwemmungsgebiet der Rott und des Inns im Norden des Untersuchungsgebietes beiderseits der A 3 bzw. der B 12 |
| Klima                             | Kontinentale Niederschlagsverteilung mit hochsommerlichem Maximum und spätwinterlichem Minimum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Potenzielle natürliche Vegetation | - reiner Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald, Südbayern-Rasse, für die Inn-Niederterrasse und die Hochflächen des Isar-Inn-Hügellandes<br>- Hainsimsen-Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald, Südbayern-Rasse, an der Steilstufe des Tertiärhügellandes<br>- Erlen-Eschen-Auwald, im Rottal                                                                                                                                                                                                                      |
| Typische Biotope                  | - magerer Altgrasbestand, extensiv genutztes Grünland, kleinflächige Wälder und Streuobstbestände auf dem ehemaligen Standortübungsplatz<br>- Ufergehölze naturnaher Fließgewässer an der Rott, Gewässerbegleitgehölze an Ausbach und Weidenbach<br>- Feldgehölze, Streuobstbestände, Gebüsche und                                                                                                                                                                                                   |

|                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                  | Einzelbäume an Ortsrändern, Kiesweihern, an Ausbach und Weidenbach, entlang von Gräben, Straßen und Wegen sowie im Rottal                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Flächennutzungen                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ackerbau (Hauptnutzung) auf ertragsgünstigen Böden</li> <li>- geringer Grünlandanteil</li> <li>- forstwirtschaftliche Nutzung v. a. westlich von Osterholzen, auf dem ehemaligen Standortübungsplatz und südlich von Haidzing</li> <li>- Abbau von Kieslagerstätten (Nassauskiesungen)</li> <li>- Solarkraftwerke zur Energiegewinnung auf dem ehemaligen Standortübungsplatz, bei Prenzing und östlich im Anschluss an die A 3 bei Afham und Hartham</li> </ul>                                                                                                                                                                                                 |
| Siedlungsstruktur                                                | Teilbereiche der Stadt Pocking mit Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten sowie zahlreiche Weiler und Einzelgehöfte mit Hotels, Pensionen, Privatvermietern und Urlaub auf dem Bauernhof („Bäderdreieck Bad Birnbach - Bad Griesbach - Bad Füssing“); ehemalige Kasernenanlagen am westlichen Rand des ehemaligen Standortübungsplatzes bei Waldstadt                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Gemeinden                                                        | Pocking, Kirchham, Bad Füssing, Neuhaus am Inn und Ruhstorf a. d. Rott                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Freizeit- und Erholungseinrichtungen                             | Wegenetz für Radfahren, Wandern, Nordic-Walking und Spazierengehen im ehemaligen Standortübungsplatz, in den angrenzenden Acker- und Waldgebieten und im Tal der Rott Nassbaggerungen als Bade- und Surfgewässer                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Verkehrsstruktur                                                 | Bundesautobahn A 3 nach Norden (Regensburg) und Südosten (Österreich)<br>Bundesstraßen B 12/B 512 und B 388<br>Kreisstraßen PA 56, PA 57, PA 58 und PA 65<br>Staatsstraße 2117<br>Gemeindeverbindungsstraßen und öffentliche Feld- und Waldwege                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Kulturgeschichtlich bedeutsame Objekte                           | Zahlreiche Bau- und Bodendenkmäler, u. a. Kapellen und Bauernhäuser bzw. Siedlungsspuren und Grabhügel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Schutzgebiete                                                    | Natura 2000-Gebiete nach § 32 BNatSchG:<br>- FFH-Gebiet DE 7545-371 "Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung" im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes, grenzt an die A 3 an bzw. quert diese<br>- FFH-Gebiete DE 7744-371 „Salzach und Unterer Inn“ und AT 3119000 „Auwälder am Unteren Inn“ südlich und östlich des Untersuchungsgebietes, außerhalb mit Mindestabstand über 3 km<br>- SPA-Gebiete DE 7744-471 „Salzach und Inn“ und AT 3105000 "Unterer Inn" (Vogelschutz- und FFH-Gebiet) südlich und östlich des Untersuchungsgebietes, außerhalb mit Mindestabstand über 5 km<br>Landschaftsschutzgebiet nach § 26 BNatSchG "Thaler Wald" südöstlich am Rand des Untersuchungsgebietes |
| Europäisch geschützte Arten                                      | Für das Vorhaben wurden die naturschutzfachlichen Angaben zum speziellen Artenschutz in der Unterlage 12.4T erarbeitet. Dort sind alle im artengruppen-spezifischen Untersuchungsraum nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Arten aufgeführt. Es wurden 17 Säugetierarten nach Anhang IV FFH-RL, davon 14 Fledermausarten, 3 Reptilien-, 7 Amphibien- und 2 Käferarten sowie je eine Fisch-, Libellen- und Schmetterlingsart behandelt. Unter den europäischen Vogelarten wurden 124 Arten analysiert.                                                                                                                                                                                              |
| Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23(1) BayNatSchG | Im unmittelbaren Trassenbereich befinden sich folgende nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23(1) BayNatSchG geschützte Flächen:<br>- Initialvegetation auf nassem Standort, kleinbinsenreich, auf dem ehemaligen Standortübungsplatz<br>- Landröhricht auf dem ehemaligen Standortübungsplatz und an der B 12 westlich der AS Pocking im Gebiet Königswiese<br>- Ufergehölz naturnaher Fließgewässer an Altwasser an der Rott östlich der A 3 (außerhalb FFH-Gebiet)<br>- Eichen- und Eichen-Hainbuchenwald, trocken-warmer Standort auf dem ehemaligen Standortübungsplatz                                                                                                                                      |
| Flächen nach § 39(5) BNatSchG bzw. Art. 16(1) BayNatSchG         | Feldgehölze, Flurgehölze, Gewässerbegleitgehölze am Ausbach, Weidenbach und an einem Altwasser an der Rott östlich der A 3, straßenbegleitende Bäume und Gehölze v. a. an der B 12 bzw. an der B 512 und an der A 3, kleinere Röhrichtbestände                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Lebensraumtypen der FFH-RL und Arten des Anhangs II der FFH-RL   | Lebensraumtypen der FFH-RL sind vom Vorhaben nicht betroffen. Möglicherweise betroffene Arten des Anhangs II der FFH-RL werden in den Angaben zum speziellen Artenschutz in der Unterlage 12.4T behandelt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Wasserschutzgebiet nach Art. 31 BayWG                            | Zwischen Tutting, Kirchham und Osterholzen liegt das Wasserschutzgebiet "Osterholzen", das im äußersten Südwesten in das Untersuchungsgebiet hinein reicht mit der                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

|                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                     | B 12 als nordwestlicher Grenze.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Sonstige Schutzgebiete              | Zahlreiche Bau- und Bodendenkmäler nach dem Bayerischen Denkmalschutzgesetz                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Vorbelastungen                      | Vorbelastungen von Naturhaushalt, Landschaftsbild und Erholungseignung sind im Untersuchungsraum vor allem durch die bestehende Bundesautobahn A 3 und die Bundesstraße 12 gegeben. Die zuführenden Staats-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen verstärken die vom Straßenverkehr ausgehenden Emissionen sowie die optische Unruhe, verursacht durch vorbeifahrende Fahrzeuge. Weitere Vorbelastungen der natürlichen Ressourcen ergeben sich insbesondere durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung auf den ausgedehnten Ackerflächen. Die großflächigen Solarkraftwerke auf dem Gelände des ehemaligen Standortübungsplatzes beeinträchtigen sowohl das Landschaftsbild als auch die Erholungseignung im Bereich zwischen Pocking und Bad Füssing und haben zu Verlusten wertvollen Lebensraumes für Tiere und Pflanzen geführt. Außerdem verstärken die Photovoltaikanlagen östlich der A 3 die landschaftlichen Beeinträchtigungen entlang der Autobahn. |
| Entwicklungstendenzen der Nutzungen | Derzeit sind in den Flächennutzungsplänen als wesentliche geplante Nutzungsänderungen umfangreiche Gewerbegebiete im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes ausgewiesen. Als Folge des Autobahnbaus sind darüber hinaus weitere Siedlungsgebietsausweisungen insbesondere im Bereich der beiden Anschlussstellen Kreisstraße PA 58 und Bundesstraße 12/388 zu erwarten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

Auf die Ausführungen in den Planunterlagen 12.1T und 16T wird Bezug genommen.

### 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
- durch die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

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

| Schutzgut                        | Projektwirkung               | Minimierungsmaßnahmen                    | Schutzmaßnahmen                                                                                                                                                                                                                                                      | Gestaltungsmaßnahmen |
|----------------------------------|------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Menschen<br>(Wohnen und Erholen) | Verkehrsbedingte Immissionen | Wahl einer Lärmberücksichtigenden Trasse | Einhaltung der Grenzwerte nach 16. BImSchV durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen/Seitenablagerungen im Bereich von Haid, Spitzöd und Oberindling<br><br>Einbau einer lärmindernden Fahrbahndecke<br><br>Reduzierung der Abgasimmissionen durch die o. g. Maßnahmen | -                    |

|                                              |                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Menschen<br>(Wohnen und Erholen)             | Beeinträchtigung der Erholungsnutzung durch Verkehrslärm<br><br>Zerschneidung/<br>Trennwirkung | Erhaltung des bestehenden Wegenetzes durch Verlegung und Anpassung                                                                                                                                                                | Lärm- und Abgasimmissionen im Bereich der wohnungsnahen Freiräume werden durch die geplanten Seitenablagerungen reduziert                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Landschaftliche Einbindung durch die Gestaltungsmaßnahmen an den Lärmschutzanlagen/<br>Seitenablagerungen, Straßennebenflächen, Verschnittflächen sowie dem nachgeordneten oder querenden Straßennetz           |
| Menschen<br>(Wohnen und Erholen)             | Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsfunktionen durch optische Unruhe und Blendwirkung      | -                                                                                                                                                                                                                                 | Die optische Unruhe durch den zu erwartenden Verkehr wird durch Einschnittslagen und durch Seitenablagerungen reduziert                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Die optische Unruhe durch den zu erwartenden Verkehr auf der A 94 wird durch die geplante dichte Gehölzpflanzung in Teilbereichen erheblich reduziert.                                                          |
| Tiere und Pflanzen<br>(biologische Vielfalt) | Verlust von Lebensräumen durch Überbauung sowie durch verkehrsbedingte Auswirkungen            | Verschiebung der Trasse der A 94 im Bereich Königswiese nach Westen sowie der Anschlussstelle B 12/ B 388 nach Osten.<br><br>Entsiegelung und Renaturierung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen                                 | Schutz von Lebensstätten beim Roden und Freiräumen des Baufeldes:<br>Beschränkung der Zeiträume für erforderliche Rodungsmaßnahmen, für die Baufeldfreimachung in der Agrarlandschaft sowie für die Rodung von Großbäumen mit Baumhöhlen<br><br>Schutzmaßnahmen innerhalb von Ausgleichsmaßnahmen:<br>Anlage von Sonderstrukturen (Totholz-, Stein-, Sand- und Kiesschüttungen) als vorgezogene Lebensraumoptimierung für die Zauneidechse | Naturnahe Gestaltung von Böschungen und Anschlussstellen, der Lärmschutzanlagen bzw. Seitenablagerungen, der rückzubauenen und der querenden Straßen, der Regenwasserbehandlungsanlage und der Ausbachverlegung |
| Tiere und Pflanzen<br>(biologische Vielfalt) | Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb                                                        | Begrenzung des Baufeldes im Bereich von an die Trasse angrenzenden Biotop-, Gehölz- und Waldbeständen                                                                                                                             | Errichtung von Absperrungen und Bauzäunen nach den örtlichen Erfordernissen<br><br>Schutz der Gehölzbestände während der Baumaßnahme durch entsprechende Maßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP4<br><br>Schutzmaßnahmen für Fließgewässer vor baubedingten Beeinträchtigungen                                                                                                                                                                | -                                                                                                                                                                                                               |
| Tiere und Pflanzen<br>(biologische Vielfalt) | Zerschneidung/<br>Trennwirkung                                                                 | Optimierung des Brückenbauwerkes K 28/1 als Fledermausquerungshilfe durch Verbreiterung und Anlage von beidseitigen Pflanzstreifen, Errichtung von Irritationsschutzwänden und Anlage von Leitstrukturen<br><br>Verbreiterung und | Waldrandunterpflanzungen mit standortheimischen Sträuchern und Laubbäumen 2. und 3. Ordnung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Gestaltung der überbrückten Bereiche unter Berücksichtigung tierökologischer Kriterien<br><br>Verstärkte Pflanzung dichter Gehölzstände an Böschungen als Überfliegungshilfen                                   |

|        |                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                   |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        |                                                                                       | Optimierung des Brückenbauwerkes K 35/1 am Ausbach zur Aufrechterhaltung der Funktion als ökologische Leitlinie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                   |
| Boden  | Versiegelung und Überbauung                                                           | Wahl des Regelquerschnittes RQ 26 zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme<br><br>Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen<br><br>Ausführung der Feldwege i.d.R. mit Kiestragschicht und wassergebundener Decke<br><br>Baufeldbegrenzungen im Bereich von Waldbeständen und Biotopen                                                                                                                                                                                  | Einhaltung von Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen                                                                                                                 | Renaturierung der entsiegelten Flächen im Rahmen von Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen bzw. Rekultivierung zu landwirtschaftlichen Nutzflächen |
| Wasser | Verlegung von Bächen und Gräben                                                       | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | -                                                                                                                                                                                             | Die wasserbaulichen Maßnahmen zur Verlegung des Ausbaches werden gewässerschonend und mit naturnahen Bauweisen durchgeführt                       |
| Wasser | Brücken und Durchlässe                                                                | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Die Gestaltung der Flächen unter dem Brückenbauwerk über den Ausbach erfolgt vorrangig nach tierökologischen Kriterien                                                                        | -                                                                                                                                                 |
| Wasser | Gefährdung von Grund- und Oberflächenwasser<br><br>Verringerung der Versickerungsrate | Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen<br><br>Erhaltung der Grundwasserbildungsrate durch flächige Versickerung des nicht gefassten Straßenoberflächenwassers<br><br>Entwässerungsanlage (Versickerungsanlage) mit Leichtflüssigkeitsabscheider und Sumpfbzw. Schilfzonen, die als Pflanzenkläranlage dienen; Versickermulden am Dammfuß<br><br>Ausführung der Feldwege im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz i.d.R. mit Kiestragschicht und wassergebundener Decke | Einhaltung von Sicherheitsvorschriften zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen<br><br>Schutz von Fließgewässern während der Bauphase durch Rückhaltung und Reinigung von Baustellenwasser | Naturnahe Gestaltung und landschaftsgerechte Einbindung der Entwässerungsanlage (Ausbildung von Sumpfbzonen, Pflanzung von Gehölzbeständen)       |
| Wasser | Wasserabfluss in benachbarte Grundstücke, Verlust an Retentionsvolumen                | Bau einer Brücke über den Ausbach mit lichter Weite 50 m (siehe Tiere und Pflanzen)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Versicker- und Sammelmulden am Böschungsfuß                                                                                                                                                   | Die Gestaltung der überbrückten Bereiche am Ausbach erfolgt vorrangig nach tierökologischen Kriterien                                             |



|                       |                                          |                                                                                                                                                                                     |                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Luft/Klima            | Schadstoffemissionen                     |                                                                                                                                                                                     | Vermeidung der Schadstoffausbreitung durch Einschnittslagen und Lärmschutzanlagen/Seitenablagerungen | Böschungs- und Waldbepflanzung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Landschaft            | Veränderung des Landschaftsbildes        | Abflachung der Böschungsneigungen in den Innenflächen der Anschlussstellen; Anlage der Geländeabgrabung in der Ausgleichsfläche für den Kiebitz mit sehr flachen Böschungsneigungen | -                                                                                                    | Landschaftsgerechte bzw. naturnahe Gestaltung von Böschungen, Seitenablagerungen, Lärmschutzwällen, Anschlussstellen, Verschnittflächen, der Entwässerungsanlage und der Geländeabgrabung in der Kiebitz-Ausgleichsfläche nach landschafts-ästhetischen sowie pflanzen- und tierökologischen Kriterien;<br><br>Einbindung querender Straßen und Wege mit Gehölzen und Baumreihen |
| Landschaft            | Zerschneidung von Sichtbeziehungen       | -                                                                                                                                                                                   | -                                                                                                    | Neugestaltung der Landschaft durch Pflanzung von kullissenartigen Gehölzflächen 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                                                                                                                                                              | -                                                                                                    | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Kultur- und Sachgüter | Verlust von Forstflächen                 | Regelquerschnitt RQ 26                                                                                                                                                              | -                                                                                                    | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

#### 2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

Auf 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.

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenbebauung 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), zum Teil 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 im Jahr 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 a.F.)

Unterlage 1T - Erläuterungsbericht,  
Unterlage 11.1T - Ergebnisse zur schalltechnischen Berechnung,  
Unterlage 11.2T - Lagepläne zu den schalltechnischen Berechnungen,  
Unterlage 16T - Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

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

Die Siedlungsstruktur im näheren Untersuchungsgebiet ist überwiegend durch kleine Weiler und Dörfer sowie verstreut liegende Einzelhöfe geprägt. Im näheren Umfeld der geplanten A 94 sind Oberindling und Mittich die einzigen größeren Dörfer, in denen sich auch als Wohngebiete eingestufte Flächen befinden. Die weiteren Ortsteile von Oberindling und Mittich sowie die Dörfer Wollham/Pram, Prenzing und Niederindling sind überwiegend als Dorfgebiet bzw. Mischgebiet ausgewiesen. Angrenzende kleine Weiler und Einzelhöfe sind u. a. Osterholzen, Pfaffenhof, Felding, Angering, Haid, Haidzing, Reindlöd, Thalau, Pfaffing, Edt, Spitzöd, Pimshof, Bruckhof, Königswiese, Königswiese-Mittich, Afham und Hartham (Goder). Südlich von Pfaffenhof befinden sich die ehemaligen Kasernenanlagen von Waldstadt. Die großen Wohngebiete im Süden und Osten von Pocking im Bereich der Staatsstraße 2117, bei Wolfing und an der Kreisstraße PA 56 weisen bereits einen Mindestabstand von 750 bis über 1000 m zur A 94 auf. Im weiteren Umfeld liegen im Süden, Osten und Norden der geplanten A 94 die nächsten größeren Orte Kirchham, Bad Füssing, Würding, Hartkirchen und Ruhstorf a. d. Rott mit Wohngebieten bereits in einem Abstand von über 1,5 km.

Größere flächige Freizeit- und Erholungseinrichtungen sind im näheren Umfeld der Baumaßnahme nicht vorhanden. Nördlich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking grenzt jedoch ein großes Freizeit- und Badegelände der Stadt Pocking mit südlich anschließendem Campingplatz an. Kleinere Freizeit-

einrichtungen im näheren Umfeld sind ein Modellflugplatz bei Pfaffenhof und eine Asphalt-Stockanlage bei Pfaffing.

Wegen der Lage im Umfeld des niederbayerischen Bäderdreiecks (Bad Füssing, Bad Griesbach und Bad Birnbach) wird der weitgehend ebene Landschaftsraum im Untersuchungsgebiet von zahlreichen Erholungssuchenden in Anspruch genommen. Für Radfahren, Wandern, Nordic-Walking und Spaziergehen bietet sich das Wegenetz in der Feldflur v. a. in der südlichen Hälfte des Untersuchungsgebietes, auf dem ehemaligen Standortübungsplatz, in den angrenzenden Waldflächen und im Tal der Rott für Gäste und Einheimische an. Der überregionale Römerradweg bzw. der Rottalradweg verlaufen im Süden und Norden des Untersuchungsgebietes.

Die vorhandenen Nassbaggerungen werden zum Teil als Badegewässer und zum Surfen genutzt.

Als landschaftliche Vorbehaltsgebiete sind die Hangkante des Inns (Randbereiche im Untersuchungsgebiet), der Osterholzer Wald, der Thaler Wald, Bereiche entlang des Ausbaches und das Tal der Rott abgegrenzt. Besondere Bedeutung für die Erholungsnutzung besitzt auch das Landschaftsschutzgebiet "Thaler Wald", das von Osten her bis nach Pfaffing reicht.

Der Bereich entlang der Trasse der A 94 zwischen dem ehemaligen Standortübungsplatz im Westen und Prenzing im Osten (landwirtschaftliche Fluren zwischen Pocking und dem Landschaftsschutzgebiet Thaler Wald) wird als Gebiet mit mittlerer bis hoher Bedeutung für die Erholungsnutzung eingestuft.

Lärmquellen sind im Untersuchungsraum vor allem durch die bestehende Autobahn A 3 und die Bundesstraßen 12 und 388 vorhanden. Im Jahr 2015 betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der B 12 im Abschnitt Markt - Pocking (A 3) zwischen 9.500 Kfz/24h und 20.100 Kfz/24h. Die zuführenden Staats-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen verstärken die vom Straßenverkehr ausgehenden Emissionen (Lärm, Abgas, Abrieb, Licht usw.). Stark befahren ist insbesondere auch die Kreisstraße PA 58 zwischen Pocking und Bad Füssing sowie in geringerem Maße die Staatsstraße 2117 und die Kreisstraße PA 56. Diese stark befahrenen Straßen zerschneiden die Landschaft sowie die Erholungsbereiche.

Die großflächigen Solarkraftwerke auf dem Gelände des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking beeinträchtigen sowohl das Landschaftsbild als auch die Erholungseignung im Bereich zwischen Pocking und Bad Füssing. Der intensive Ackerbau hat zum Verlust landschaftlicher Vielfalt geführt.

Projektwirkung (§ 6 Abs. 4 Nr. 2 UVPG a.F.)

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

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

### *Verkehrslärm*

Bei den zu erwartenden erheblichen Auswirkungen werden auch die Lärmimmissionen betrachtet, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen. Für die in Autobahnnähe liegenden Anwesen und Orte wie Osterholzen, Pfaffenhof, Haidzing, Haid, Edt, Spitzöd, Prenzing, Wollham/Pram, Pfaffing, Oberindling, Niederindling, Pimshof, Königswiese und Königswiese-Mittich wird es auch unter Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen durch die neue Straße zu einer wahrnehmbaren Lärmzunahme kommen. Für den Außenbereich sind nach der 16. BImSchV die Grenzwerte für Dorf-/Mischgebiete anzuwenden, d.h. 54 dB(A) in der Nacht und 64 dB(A) am Tag. Auch wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden, werden die von der neuen Straße ausgehenden Lärmimmissionen in den autobahnnahen Bereichen von den Anwohnern und Besuchern als Störung und als Beeinträchtigung der Wohn- und Aufenthaltsqualität empfunden werden. Es wird davon ausgegangen, dass Lärm bei einem Tag-Mittelungspegel von 50 dB(A) und einem Nacht-Mittelungspegel von 45 dB(A) als störend empfunden wird (siehe auch Ausführungen unter 2.2.1).

Der geplante Bau der A 94 im Abschnitt Kirchham - Pocking führt zu einer deutlichen Abnahme der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B 12 im Bereich Pocking (Entlastung um ca. 65 % im Ortsbereich Pocking, siehe Unterlage 1T, Nr. 2.5) mit entsprechenden Entlastungen der dort angrenzenden Wohnbereiche (wesentliche Lärmrentlastungen in großflächigen Bereichen), der Lufthygiene und für die Erholungsnutzung entlang dieser Straße.

Nachfolgend werden die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlagen 11.1T und 11.2T in Verbindung mit dem Erläuterungsbericht - Unterlage 1T, Nr. 5.2.1) zusammengefasst:

### Aktiver Lärmschutz

Die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) werden bereits aufgrund der den Lärm berücksichtigenden Trassenwahl sowie durch den geplanten Einbau einer lärmmindernden Fahrbahndecke (Emissionspegelreduzierung um 2 dB(A) gemäß RLS-90) weitgehend eingehalten. In Trassenbereichen, bei denen diese Maßnahmen allein nicht ausreichen, sind vorrangig aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn (z. B. durch die Errichtung von Lärmschutzwällen bzw. Seitenablagerungen mit Lärmschutzfunktion entlang der Trasse) erforderlich.

Aufgrund errechneter Schallimmissionen sind folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen veranlasst:

### Haid

An der Nordseite der Autobahn wird von Bau-km 30+010 bis 30+915 und an der Südseite der Autobahn von Bau-km 30+085 bis 30+925 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 3,0 m (über Gelände) errichtet.

### Spitzöd, Prenzing und Oberindling

An der Nordseite der Autobahn wird von Bau-km 30+925 bis 32+490 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 3,0 m (über Gelände), von Bau-km 32+490 bis 33+330 mit einer Höhe von 3,25 m (über Gelände) und von Bau-km 33+330 bis 33+800 mit einer Höhe von 3,25 m (über Straßengradiente) errichtet.

An der Südseite der Autobahn wird von Bau-km 30+940 bis 33+310 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 3,0 m (über Straßengradiente) errichtet.

Bei der schalltechnischen Berechnung wurden die Höhen der Erdwälle jeweils um 50 cm niedriger angesetzt, um auch bei möglicherweise auftretenden Setzungen auf der sicheren Seite zu sein. Mit diesen aktiven Lärmschutzmaßnahmen kann erreicht werden, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV bei einem Großteil der angrenzenden Gebäude eingehalten werden.

### PWC-Anlagen

Zum Schutz der Lkw-Fahrer vor Lärm während der Ruhezeiten werden zwischen der Fahrbahn der Autobahn und den Parkflächen der Rastanlage Lärmschutzwälle mit 2 m Höhe errichtet. Damit können im Lkw-Parkbereich die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

### Passiver Lärmschutz

Unter Berücksichtigung dieser vom Vorhabenträger verbindlich herzustellenden Lärmschutzwälle verbleiben im Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking vier Wohnanwesen (IP 3 bei Bau-km 26+530, IP 5 bei Bau-km 28+770, IP 59 und 60 bei Bau-km 36+360 und 36+480) bei denen die Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge in der Nacht überschritten werden. Die Tagwerte sind bei allen Immissionsorten eingehalten. Aktive Schutzmaßnahmen zur Einhaltung auch der Nachtwerte für diese Gebäude wären wirtschaftlich unverhältnismäßig. Danach besteht für diese vier Anwesen grundsätzlich Anspruch auf passiven Lärmschutz, wenn die schutzbedürftigen Räume nicht durch vorhandene Lärmschutzfenster und ggf. Lüftungsanlagen bereits ausreichend geschützt sind. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabenträger auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen (A 6.1.3).

Bezüglich der Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche (Terrasse, Balkon, etc.) werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte am Tage an keinem Anwesen überschritten. In den Unterlagen 11.1T und 11.2T (Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen mit Lageplänen) sind noch weitere lärmtechnisch untersuchte Immissionsorte dargestellt, an denen sich keine Grenzwertüberschreitungen ergeben.

Zusätzlich wurden auch die Lärmwirkungen in Summe im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen auf die Nachbarschaft betrachtet. Da die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht in zwei Fällen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und IP 63 bei Bau-km 37+100 und 37+200) nachts überschritten werden, besteht auch hier ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach.

Für den Bereich der Anbindung der PA 58 an die A 94 wurde zusätzlich betrachtet, ob künftig infolge einer Verkehrszunahme auf der PA 58 Lärmimmissionen entstehen, die mehr als unerheblich sind und dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben zuzurechnen sind. Für die Anwesen an der PA 58 in Richtung Bad Füssing im Bereich Angering/Haid käme es infolge einer maßnahmebedingten Verkehrszunahme zu einer weiteren Erhöhung des bereits im Bestand über den Immissionsgrenzwerten für Dorf-/Mischgebiete liegenden Lärmpegels um ca. 2 dB(A). In diesem Bereich wird die PA 58 mit einem lärmindernden Belag versehen, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{\text{StrO}}$  von - 2 dB(A) entspricht (A 3.6.1).

#### *Luftschadstoffe*

Der Vorhabenträger hat anhand des „PC-Berechnungsverfahrens zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“ für vier repräsentative Immissionsorte (3, 30, 60 und 68, siehe Lageplan zum Schallschutz - Unterlage 11.2, Blatt 1T, 2T und 3T) mögliche Belastungen im Prognosejahr 2030 untersucht. 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 selbst für die nächstgelegenen Bebauungen nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der in der Erörterung eingewandten „Dieselproblematik“ teilt das LfU mit Schreiben vom 23.01.2018 mit, dass in der angewandten Berechnungsgrundlage die höheren Stickstoffoxid-Emissionskonzentrationen der Diesel-Pkws (Diesel-Problematik) mit eingeschlossen sind.

#### *Auswirkungen auf die Erholungsnutzung und das Wohnumfeld*

Die Beurteilung erfolgt anhand auftretender Durchschneidungen und der Lärmbetroffenheit von für die Erholungsnutzung bedeutsamen Gebieten. Eine Beeinträchtigung solcher Gebiete durch Lärm kann nicht ausgeschlossen werden, wenn tagsüber Lärmwerte von 50 dB(A) erreicht oder überschritten werden und damit die „Sprachverständlichkeit“ und der Naturgenuss beeinträchtigt werden.

Die A 94 im Abschnitt Kirchham-Pocking beeinträchtigt insbesondere in ihrer südlichen Hälfte von Pfaffenhof bis Prenzing auf einer Länge von ca. 6 km Erholung und Naturgenuss deutlich:

- Unterbrechung, Verlegung und akustische sowie optische Beeinträchtigung der freizeit- und erholungsrelevanten Wander- und Radwege südwestlich und südlich von Pocking im sogenannten Bädereck zwischen Bad Füssing und Pocking
- Zerschneidung des Nordic-Walking-Netzes in der Pockinger Heide zwischen Kirchham, Pocking und Bad Füssing
- Beeinträchtigung der Erholungseignung in der Pockinger Heide durch Verkehrslärm und weiteren Flächenentzug für die Erholungsnutzung durch das Bauvorhaben

- Beeinträchtigung der Erholungseignung durch bauzeitliche Verlegung/ Umleitung von Rad- und Wanderwegen im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking

Für die in Autobahnnähe liegenden Orte bzw. Weiler wie Haid, Haidzing, Wollham/Pram, Pfaffing, Edt, Prenzing, Oberindling, Niederindling und Königswiese werden trotz Lärmschutzmaßnahmen in Teilabschnitten die Lärmbelastungen in Siedlungsnähe zunehmen, wodurch der „Feierabenderholungsraum“ für die Bevölkerung stark beeinträchtigt wird.

Deutliche Beeinträchtigungen von Sichtbeziehungen insbesondere für Erholungssuchende sowie des Wohnumfelds sind in den Trassenabschnitten zu erwarten, in denen die geplante A 94 in Dammlage verlaufen wird. Daneben können auch die Überführungsbauwerke für querende Straßen und die Seitenablagerungen als Sichtbarriere wirken.

Der Betrieb des Modellflugplatzes bei Pfaffenhof muss wegen des geringen Abstands zur Autobahn eingestellt werden.

Behördliche Stellungnahmen (§ 7 UVPG a.F.)

*Landratsamt Passau, Immissionsschutz, Schreiben vom 21.04.2016, Seite 1f*

*...“aus fachtechnischer Sicht ist an Hand der vorliegenden Unterlagen festzustellen, dass im Einwirkungsbereich des Streckenabschnitts Kirchham bis Pocking (A 3) der Bundesautobahn A 94 die Lärmimmissionen der Fernstraße die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an nahezu allen der untersuchten relevanten Immissionsorten zuverlässig eingehalten werden. An den Immissionspunkten 59 und 60 werden die Immissionsgrenzwerte überschritten. An diesen Immissionsorten ist die Umsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Immissionsorten geplant. Aus der Sicht des Technischen Umweltschutzes bestehen gegenüber der vorliegenden Planung keine Bedenken.“...*

*Gemeinde Neuhaus a. Inn, aus Stellungnahme der Gemeinde Neuhaus vom 22.06.2016, Nr. 3*

*...“Die Gemeinde Neuhaus fordert im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes A 3/ A 94, sowie entlang der A 3 entlang der Orte Afham und Reding für die Bürgerinnen und Bürger einen aktiven Lärmschutz. Durch den Anschluss der A 94 an die A 3 wird sich das Verkehrsaufkommen, besonders des Schwerlastverkehrs nochmal erheblich erhöhen. Die Erfahrungen aus der A 3 zeigen, dass eine spätere Nachrüstung des aktiven Lärmschutzes im Zuge einer Lärmsanierung nahezu unmöglich zu erreichen ist. Beim Bau der bisherigen Teilstücke der A 94 wurde nahezu durchgehend bei der Wohnbebauung Lärmschutz installiert. Wir fordern, unsere Bürgerinnen und Bürger nicht schlechter zu stellen.“...*

*Gemeinde Bad Füssing, Auszug aus Niederschrift der 5. Sitzung des Gemeinderates vom 30.05.2016, Seite 2f*

*...“Von den Mitgliedern des Gemeinderates wird nach wie vor vehement aufgrund der Schutzbedürftigkeit des staatlich prädikatisierten Kur- und Wirtschaftsstandortes Bad Füssing ein besserer Lärmschutz gefordert. ...*

*Im Hinblick auf die Schutzbedürftigkeit des staatlich prädikatisierten Kur- und Wirtschaftsstandortes Bad Füssing ist generell nicht nur ein Mindestlärmschutz (Immissionsgrenzwerte der Schutzkategorie „Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen“), sondern ein maximal möglicher Lärmschutz zu gewähren. Daher sind entlang der A 94 von km 26+275 bis km 30+000 und der Auf- und Abfahrten bei der Anschlussstelle PA 58 entsprechende Lärmschutzeinrichtungen in Form von bepflanzten Lärmschutzwällen und Lärmschutzwänden zu errichten, wobei von einer weiteren Absenkung der Gradienten zwingend ausgegangen wird. Auch die Verwendung von so genanntem „Flüsterasphalt“ (nach dem neuesten Stand der Technik) auf der A 94 und der PA 58 soll zum maximalen Lärmschutz beitragen. Des Weiteren können verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A 94 und der PA 58 zum Lärmschutz beitragen. Soweit dieser maximale Lärmschutz nur durch eine Einhausung der A 94 zu erreichen ist, wird diese hiermit beantragt.“...*

*Stadt Pocking, Auszug aus der Sitzungsniederschrift des Stadtrates vom 15.06.2016, Seite 7, Nr. 15*

*...“Die Stadt hält an ihrer Forderung hinsichtlich der Lärmschutzeinrichtungen entlang der A 94 bzw. entlang der St 2117 (Rampenbereich) aus dem Jahre 2012 fest. Aus den vorliegenden Unterlagen kann man nicht erlesen, dass man die Forderungen der Bürger bzw. der Wollhamer Bürger nachgekommen sei.*

*Die Stadt Pocking vertritt darüber hinaus die Auffassung, dass entlang des gesamten Abschnittes Pocking ein Lärmschutz vorzusehen ist. Dort wo die Lärmschutzwälle nicht möglich sind, ist eine Lärmschutzwand zu errichten.*

*Begrüßt wird von der Stadt Pocking die Verwendung von „Flüsterasphalt“.“...*

*Bayerisches Landesamt für Umwelt, Schreiben vom 14.09.2012, Seite 2ff, Nr. 1.1, 1.3 und 1.4*

*...“Im Jahr 2010 fahren durch Pocking ca. 19.400 Kfz/24h. Nach der neuesten Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 14.12.2007 kann durch den Bau der BAB A 94 die Verkehrsbelastung auf der B 12 im Ortsbereich von Pocking im Prognosejahr 2025 um bis zu ca. 76% Jahr reduziert werden. Dies bedeutet z.B. für die Anwohner eine Lärminderung von etwa 6 dB(A). Gleichzeitig kommt es aber am Südrand von Pocking sowie an einer Reihe von bisher kaum von Lärm betroffenen Einzelanwesen zu Neubelastungen. ...*

*Wir haben diese Berechnungen überprüft. Mit ihnen besteht Einverständnis. Bis auf vier Immissionsorte (IP 3, 5, 59 und 60) werden an allen Gebäuden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (IGW) am Tag und in der Nacht eingehalten. ...*

*Anschließend weisen wir darauf hin, dass die Verwirklichung der A 94 zu einer deutlichen Verkehrsabnahme auf der B 12 und damit zu einer Lärmreduzierung von bis zu 6 dB(A) führt.“...*

*Bayerischer Bauernverband, Schreiben vom 12.05.2016, Seite 8, Nr. 7*

*...“Im Falle einer Projektumsetzung ist mit einer deutlichen Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität im Projektgebiet zu rechnen. Dabei ist v.a. eine Beeinträchtigung der dort ansässigen landwirtschaftlichen Gehöfte durch Lärm mit*



*negativen Folgen für die Gesundheit von Mensch und Tier zu erwarten. Ebenfalls durch den Bau entwertet würden die sich in der Nähe der Anlage befindlichen Freizeiteinrichtungen (z. B. Badeseen, Pensionen im Umland von Bad Füssing).“...*

*Bund Naturschutz in Bayern e.V., Schreiben vom 21.06.2016, Seite 2, Nr. 1*

*...“ und nicht zuletzt sind natürlich auch die Bürgerinnen und Bürger vielfach direkt negativ betroffen durch die Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung, auch wenn ein optimaler Lärmschutz erfolgt,“...*

*Sachgebiet 50, Schreiben vom 02.05.2016, Seite 2*

*...“Die Berechnungen sind nach unserer Einschätzung plausibel und belastbar. Durch die Trassenführung und das Aufschütten des Überschussmaterials in Form von Seitenablagerungen sind an nur vier Immissionsorten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) zu erwarten.*

*Die bei den Berechnungen berücksichtigten Seitenablagerungen sind im Sinne des Lärmschutzes und der betroffenen Anwohner wichtig und sinnvoll. An den nächstgelegenen Anwesen werden Pegelminderungen bis zu 3 dB(A) erreicht.*

*An den Einzelanwesen außerhalb des Bereichs mit den geplanten Seitenablagerungen, an denen Grenzwertüberschreitungen vorliegen (Immissionsorte 3, 5, 59 und 60), ist zu prüfen, ob ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht.*

*Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG a.F.)*

*Einwender Nr. 200, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 12, Nr. 7*

*...“Unabhängig von Vorstehendem wird für die von uns vertretenden Mandanten zusätzlich darum gebeten, Verbesserungen in lärmschutzmäßiger Hinsicht über Lärmschutzwände, Flüsterbeläge, Geländemodellierungen, Aufschüttungen und dergleichen auch dann vorzunehmen, wenn kein entsprechender Rechtsanspruch auf Lärmschutz bestehen sollte. Wir begrüßen in diesem Zusammenhang ausdrücklich, dass Seitenablagerungen vorgenommen werden sollen, um deren lärmschutzerhöhende Optimierung vorstehend bereits gebeten wurde.“...*

*Einwender Nr. 205 und Nr. 206, Schreiben vom 17.06.2016, Seiten 31 und 32, Nr. 5.2. und 6.2.*

*...“Befürchtet wird mit Durchführung der Maßnahme eine unzumutbare Verlärmung der Ortslage Angering südlich des Immissionspunkts Nr. 10 infolge des Verkehrsaufkommens auf der zukünftigen Autobahn selbst und des Zu- und Abfahrtsverkehrs.“...*

*Einwender Nr. 210, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 43f, Nr. 10.4.*

*...“Es ist nach wie vor mit erheblichen Beeinträchtigungen auf der Hofstelle durch die A 94 selbst und durch den Mehrverkehr, der durch die Autobahnführung auf der A 3 entsteht, zu rechnen.“...*

*...“Es fällt in diesem Zusammenhang auf, dass der nunmehrige Planfeststellungsabschnitt - soweit er die A 3 betrifft - im Norden nur bis Hartham und im Süden nur bis zum Beginn der Bebauung von Afham reicht. Insofern verblüfft*

*es nicht, wenn die Hofstelle lärmschutzmäßig nicht untersucht wurde. Damit aber besteht kein Einverständnis, weil unseres Erachtens die von der künftigen A 94 ausgehenden und auf die A 3 fließenden Verkehrsströme zu einer signifikanten Lärmerhöhung in an der A 3 gelegenen Ortsteilen führen werden. Dementsprechend beantragen wir ergänzend die Ausweitung der Planfeststellungsabschnitte auf der A 3 zumindest in lärmschutzmäßiger Hinsicht und ergo auch eine Lärmprognose für die Hofstelle des Mandanten.“...*

*Einwender Nr. 211, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 48, Nr. 11.6.*

*...“Wesentlich für den Pfaffenhof ist schließlich die Vermeidung von Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen.“...*

*Einwender Nr. 213, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 54, Nr. 13.5.*

*...“Ausweislich der schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers werden für den Pimshof die maßgeblichen Lärmgrenzwerte deutlich unterschritten. Gleichwohl ließe sich auch für den Pimshof eine weitere Verbesserung in lärmschutzmäßiger Hinsicht erreichen, wenn die von Bau-km 32+075 bis km 33+310 vorgesehene Seitenablagerung mit Lärmschutzwirkung nach Nordosten bis zur Rampe der über die Autobahn zu überführenden Kreisstraße PA 56 verlängert würde.“...*

*Einwender Nr. 214, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 56, Nr. 14.2.3.*

*...“mit Durchführung der Maßnahme eine verstärkte Verlärmung der Ortslage Reding infolge des vorhabenbedingt erhöhten Verkehrsaufkommens auf der Bundesautobahn A 3.“...*

*Einwender Nr. 221, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 67, Nr. 19.2.2*

*...“Der Mandant befürchtet mit Durchführung der Maßnahme eine verstärkte Verlärmung der Ortslage Afham (Immissionspunkt Nr. 64).“...*

*Einwender Nr. 223, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 73, Nr. 21.4.*

*...“Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Ehegatten ein Gästehaus führen. Vornehmlich quartieren sich im Gästehaus Personen ein, die in Bad Füssing kuren und sehr lärmempfindlich reagieren. Im Jahre 2011 waren 3263 Übernachtungen im Gästehaus registriert, es handelt sich also um eine sehr relevante Einnahmequelle von Familie“...*

*Einwender Nr. 225, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 77, Nr. 17.4.4*

*...“Neben der Beeinträchtigung des Landwirtschaftsbetriebes befürchten wir erhebliche Lärmimmissionen für die Ortslage Afham. Dies sowohl durch die A 94 selbst als auch durch den zusätzlichen Verkehr, der auf die A 3 von der A 94 geführt wird.“...*

*Einwender Nr. 233, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 97, Nr. 31.2.*

*...“Gegen das Vorhaben bestehen auch nach den Planänderungen keine grundsätzlichen Bedenken, befürchtet wird jedoch weiter eine unzumutbare Verlärmung der Ortslage Prenzing. Die vorgelegte schalltechnische Berechnung weist für den Immissionspunkt 35 eine Überschreitung des für Wohnbebauung*

*einschlägigen Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV während der Nachtzeit aus. Wir verweisen diesbezüglich auf die für .... gestellten Anträge.“...*

*Einwender Nr. 234, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 98, Nr. 32.2.1.*

*...“Gegen das Vorhaben bestehen auch nach den vorgenommenen Planänderungen keine grundsätzlichen Bedenken, befürchtet wird jedoch weiter eine unzumutbare Verlärmung der auf dem Grundstück FlNr. 1599, Gemarkung Indling, unmittelbar östlich der geplanten Straßentrasse vorhandenen Bestandsbebauung. Die ausgelegte schalltechnische Untersuchung weist am Immissionspunkt Nr. 34 eine erhebliche Überschreitung des für Wohnbebauung maßgeblichen Immissionsgrenzwerts der 16. BImSchV während der Nachtzeit auf.“...*

*Einwender Nr. 236, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 106, Nr. 32.2.4.*

*...“Ergänzend zum Schriftsatz vom 02.10.2012 wird ferner mit Durchführung der Maßnahme eine verstärkte Verlärmung der Ortslage Königswiese im Gemeindegebiet der Stadt Pocking befürchtet.“...*

*Einwender Nr. 237, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 109, Nr. 32.2.3.*

*...“Ergänzend zum Schriftsatz vom 02.10.2016 wird befürchtet, dass mit Durchführung der Maßnahme eine verstärkte Verlärmung der Ortslage Königswiese im Gemeindegebiet der Stadt Pocking westlich der Immissionspunkte Nr. 56 und 57.“...*

*Einwender Nr. 244, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 124, Nr. 42.2.*

*...“Befürchtet wird mit Durchführung der Maßnahme eine unzumutbare Verlärmung der Ortslage Angering südlich des Immissionspunkts Nr. 10 infolge des Verkehrsaufkommens auf der zukünftigen Autobahn selbst und des Zu- und Abfahrtsverkehrs.“...*

*Einwender Nr. 245, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 126, Nr. 43.2.1.*

*...“Befürchtet wird mit Durchführung der Maßnahme eine unzumutbare Verlärmung der Ortslage Angering südlich des Immissionspunkts Nr. 10 infolge des Verkehrsaufkommens auf der zukünftigen Autobahn selbst und des Zu- und Abfahrtsverkehrs.“...*

*Einwender Nr. 247, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 140, Nr. 45.2.*

*...“Das Hauptproblem besteht in den erheblichen Immissionen, denen der Standort Haid 12a durch seine Lage zukünftig ausgesetzt sein wird. Neben Lärm sind dies insbesondere Schadstoffimmissionen wie z.B. Feinstaub und ähnliches. In einem weiteren (bereits angedachten) Planungsschritt wird auch die Westumfahrung von Pocking weitere Probleme dem Besitzstand zuführen. Aber schon allein aufgrund des fließenden Verkehrs auf der A 94 und des bremsenden und beschleunigenden Verkehrs auf der Auffahrt wird die Situation im Anwesen unerträglich.“...*

*Einwender Nr. 301, Schreiben vom 13.06.2016 und 02.10.2012, Seite 10f, 12f, 17, 18, 32, 43,*

*...“Die wie bereits ausgeführt, nördlich des Wohnanwesens geplante Autobahn hat nur einen geringen Abstand von ca. 150 m zur Plantrasse. Im Wohnanwesen in*

*Richtung Plantrasse sind die ruhebedürftigen Räume im Erdgeschoss, wie Wohnzimmer und Wintergarten sowie im Obergeschoss Kinderzimmer und Schlafzimmer der Familie ausgerichtet. Auch die offene Terrasse der Familie liegt im Hinblick auf die Situierung des Erholungsgartens im Norden des Wohnanwesens in Richtung Plantrasse ausgerichtet. Damit ist festzuhalten, dass nicht nur das Wohnanwesen mit den ruhebedürftigen Räumen, sondern insbesondere auch der zentrale Außenwohnbereich der Familie mit dem Zier- und Nutzgarten und seinen verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten und Nutzungsräumen in Richtung Plantrasse ausgerichtet ist und von der Plantrasse insbesondere mit Lärmimmissionen in unzumutbarer Weise betroffen würde.*

*Dabei ist in diesem Zusammenhang insbesondere auch zu berücksichtigen, dass die Lärmbelastung der Umgebung des Hofanwesens absolut gering ist. Die westlich mehrere hundert Meter entfernt verlaufende bestehende Kreisstraße PA 58 ist ohne signifikante Bedeutung. Die östlich über 1 km entfernt verlaufende Staatsstraße 2117 ist überhaupt nicht zu bemerken; im Übrigen sind die im Bereich des Hofanwesens verlaufenden Wege und Straßenbeziehungen ohne signifikante Verkehrsbelastung, so dass sich hieraus keine Lärmproblematik bis dato ergibt. Da alle Familienmitglieder auf der Hofstelle in irgendeiner Form in die Betriebsabläufe eingebunden sind, sind auch alle Familienmitglieder während ihrer Tätigkeit auf dem Hof Lärmimmissionen gegebenenfalls durch die Plantrasse ausgesetzt. Die Familie kann derzeit im Hinblick auf die fehlende Lärmbelastung ganzjährig bei offenem Fenster schlafen. Auch insoweit wäre mit Planverwirklichung eine unzumutbare negative Veränderung zu Lasten meiner Mandantschaft zu verzeichnen, da sodann der dauerhafte Lärmpegel durch die nahe Autobahntrasse zu erheblichen Störungen der nächtlichen Ruhe und damit zur Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit meiner Mandantschaft führen würde. Darüber hinaus ist auch zu berücksichtigen, dass insbesondere ein Familienmitglied gesundheitlich vorbelastet ist und auf Lärm mit besonderen Stresssituationen empfindlich reagiert, was zu einer besonderen Betroffenheit im Hinblick auf die Autobahntrasse zu berücksichtigen wäre. ...*

*... Soweit der Vorhabenträger auf Seite 14 unter Gliederungspunkt 2.5 versucht zu suggerieren, dass es angeblich zu einer Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen durch den Bau der A 94 käme, ist dies ebenfalls als schiefe Darstellung zu rügen. Vor allem wenn der Vorhabenträger für sich in Anspruch nimmt, dass Einzelbebauungen durch die Entlastung der B 12 vom Durchgangsverkehr die Lärm- und Abgasbelastung entscheidend vermindert würde, ist dies bezogen auf die vorliegende Planung der A 94 im gegenwärtigen Planungsstadium südlich von Pocking genau im Gegenteil festzustellen. Die dort befindlichen Ortsteile von Pocking in Form von größeren Ortschaften, aber auch von vielen kleinen Weilern und Einzelbebauungen werden durch das hier streitbefangene Projekt gerade erstmals und massiv durch Immissionen beeinträchtigt - so insbesondere auch das Hofanwesen und der landwirtschaftliche Betrieb meiner Mandantschaft. Insoweit ist diese Aussage des Vorhabenträgers in keiner Weise tragfähig, insbesondere weil er ausschließlich den Ortsbereich Pocking und dann die Bereiche westlich und östlich von Pocking betrachtet; dem gegenüber wird aber gerade der südliche Bereich von Pocking vollkommen außer Betracht gelassen; die*

*dort stattfindende Neubelastung in extremster Form ist in keiner Form berücksichtigt und vergleichend zu den bestehenden Belastungen in Beziehung gesetzt. ...*

*... Die Wechselwirkung zwischen einer solchen Rastanlage und der Anschlussstelle sind planungsrechtlich hier unzureichend behandelt. Auch hieraus können sich weitergehende negative Lärmbeeinträchtigungen und anderweitige Immissionsbelastungen zu Lasten der umgebenden Ortschaften und Einzelanwesen ergeben, die immissionsschutzfachlich in der Planung derzeit nicht berücksichtigt sind, im Hinblick auf die offensichtlich aber konkret bereits vorliegenden Ausbaupläne hätten Berücksichtigung finden müssen. Auch insoweit ist immissionsschutzfachlich die Thematik unzureichend behandelt. ...*

*... Ab Seite 59 wird in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht zunächst das Thema Lärm abgehandelt. Dort findet sich auf Seite 61 sodann die der Lärmprognose zu Grunde gelegte Verkehrsstärke, die sich wiederum auf die aktuelle Verkehrsuntersuchung von Herrn Prof. Kurzak aus dem Jahre 2007 abstützt. Da diese Verkehrsuntersuchung zum einen im Hinblick auf ihr Alter nicht mehr als aktuell anzusehen ist und zum anderen auch, wie bereits gerügt, Straßenverbindungen unterstellt, die als planungsrechtlich nicht relevant hätten gar keine Berücksichtigung finden dürfen, umfasst, ist an dieser Stelle zu rügen, dass die Lärmprognosen auf fehlerhaften Verkehrsuntersuchungen fußen und damit bereits als mangelhaft abzulehnen sind. Auch die Berücksichtigung der PWC-Anlage ist fehlerhaft, da der Vorhabenträger bereits in seinen Planunterlagen die vorgesehene dauerhafte Weiterentwicklung dieser Anlage thematisiert und daher diese absehbare Entwicklung, die der Vorhabenträger selbst in der Hand hat und konkret verfolgen will, bereits zu diesem Zeitpunkt immissionsschutzrechtlich berücksichtigt werden sollte, um unnötige Unzuträglichkeiten zu Lasten der Bevölkerung zu vermeiden. ...*

*... Bezogen auf das Schutzgut Mensch wird auf Seite 19 der Unterlage (UVP) ausgeführt, dass unter anderem auch für den Weiler Haidzing die Lärmbelastungen in Siedlungsnähe zunehmen werden, wodurch der Erholungsraum für die Bevölkerung stark beeinträchtigt werde. Auch deutliche Beeinträchtigungen der derzeitigen Sichtbeziehungen im Wohnumfeld seien durch die Autobahntrasse zu erwarten. Exakt diese Problematik trifft auf die Betroffenheit meiner Mandantschaft vollumfänglich zu. Sowohl hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigung des bisher nahezu vollständig von Lärmbeeinträchtigungen unbeeinflussten unmittelbaren Wohnumfeldes im Bereich der Hofstelle als auch die Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen von der Hofstelle in Richtung Norden werden durch die Autobahntrasse nachhaltig negativ beeinträchtigt. Gerade bezogen auf die Lärmbeeinträchtigung wurde bereits an anderer Stelle im Rahmen dieses Einwendungsschriftsatzes gerügt, dass diese nicht hinnehmbar sind und die notwendigen Schutzmaßnahmen fehlerhaft ermittelt und beurteilt worden sind. ...*

*...Das Wohnanwesen meiner Mandantschaft ist im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen als Immissionspunkt 11 in die Betrachtung eingestellt worden. Im Hinblick auf die planungsrechtliche Außenbereichsanlage der Hofstelle meiner Mandantschaft im Weiler Haidzing ist entsprechend den Grundlagen der Verkehrslärmschutzverordnung von Immissionsgrenzwerten 64 dB(A) tags und*

54 dB(A) nachts auszugehen. Gerade vor dem Hintergrund, dass der Vorhabenträger offensichtlich im Hinblick auf die leichte Einschnittslage der Autobahntrasse in diesem Bereich überhaupt keinen Lärmschutz in aktiver Form oder auch passiver Form vorgesehen hat, ist zu rügen, dass das lebens- und Wohnumfeld meiner Mandantschaft auf dem Hofanwesen nachhaltig in unzumutbarer Weise beeinträchtigt wird.“...

Einwender Nr. 401, Schreiben vom 01.06.2016, Seite 4

...“Mit der zur A 94 hin völlig frei liegenden Hofstelle auf Flnr. 155 der Gemarkung Indling sind sie aber auch noch einer erheblichen Lärmbelastung ausgesetzt.“...

Einwender Nr. 402, Schreiben vom 11.09.2012, Seite 4

...“Die Hofstelle meines Mandanten in Prenzing ... ist darüber hinaus durch die A 94 einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt.“...

Einwender Nr. 403, Schreiben vom 07.09.2012, Seite 3

...“Betroffen aber ist er insbesondere mit seinem Wohnhaus Flnr. 51, Gemarkung Mittich. Das Grundstück liegt am Rande Mittichs. Schon heute ist es großen Lärmbelastungen (bei entsprechenden Windverhältnissen) durch die B 12 im Norden und die A 3 im Westen ausgesetzt; von beiden Seiten jeweils praktisch ungeschützt. Durch die A 94 wird sich nun der Verkehr auf beiden Straßen deutlich erhöhen. Wegen dieser zusätzlichen Lärmbelastung fordere ich für meinen Mandanten passiven Lärmschutz.“...

Einwender Nr. 405, Schreiben vom 11.09.2012, Seite 4

...“Außerdem fordere ich für meine Mandanten passiven Lärmschutz an ihrem Wohnhaus in Osterholzen. Deren neues Wohnhaus ist in den Lärmschutzberechnungen bisher nicht berücksichtigt.“...

Einwender Nr. 413, Schreiben vom 01.06.2016, Seite 3

...“Diese Gastwirtschaft ist zweifach betroffen. Zum einen durch die von der A 94 ausgehende Lärmbelastung, insbesondere für den Biergarten.“...

Einwender Nr. 415, Schreiben vom 26.09.2012, Seite 2

...“Mein Anwesen befindet sich in ... Neuhaus a. Inn, d. h., der Abstand zu der bereits bestehenden A 3 beträgt ca. 350 - 400 m. Durch den Neubau der A 94 und dem damit verbundenen Autobahnkreuz wird sich das Verkehrsaufkommen wesentlich erhöhen (vor allem mehr LKW's). Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen liegen mir nicht vor; mir ist bekannt, dass die Grenzwerte lt. diesem Gutachten regelmäßig nicht überschritten werden.“...

Einwender Nr. 600, Schreiben vom 26.09.2012, Nr. 4

...“Der Erholungswert des Bäderdreiecks und der in unmittelbarer Nähe des Bäderdreiecks gelegenen Stadt Pocking und der gesamten Umgebung wird durch die Autobahn ganz erheblich beeinträchtigt. ... Hinzuweisen ist darauf, dass die Mandanten bisher in einem von Lärm verschonten Gebiet wohnen, das auch von den Kurgästen aus Bad Füssing, Bad Birnbach und Bad Griesbach gerne aufgesucht wird. “...

*Einwender Nr. 601, Schreiben vom 27.09.2012, Nr. 1.2*

*...“ fordern Lärmschutzmaßnahmen entlang der gesamten Baustrecke der A 94, sie verweisen darauf, dass die Ruhe, die bisher in der Pockinger Heide geherrscht hat und die viele Kurgäste und andere Erholungssuchende in dieses Gebiet gezogen hat, massiv gestört wird durch den Bau der A 94.“...*

*Einwender Nr. 602, Schreiben vom 27.09.2012, Nr. 2.1*

*...“ befürchtet massive Immissionen von der A 94, die ihm künftig das Führen des landwirtschaftlichen Betriebes erschweren. Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass die Belastung durch die Immissionen geringstmöglich gehalten wird.“...*

*Einwender Nr. 604, Schreiben vom 27.09.2012, Nr. 4.4*

*...“Sie verweisen darauf, dass die Lärmbelastung durch die A 94 die jetzt durchgeführten Lärmberechnungen und Prognosen in kurzer Zeit übersteigen wird. Jede gut ausgebaute Straße zieht weiteren Verkehr an. Durch die Pockinger Heide verläuft jetzt keine „große“ Straße, die A 94 wird zu einer ganz erheblichen Lärmbelastung des gesamten Gebiets, durch das sie verläuft, führen und der Bau der A 94 darf daher nur erfolgen, wenn Lärmschutzmaßnahmen ergriffen sind und die Lärmbelastung für die betroffenen Anwohner geringstmöglich gehalten werden.“...*

*Einwender Nr. 605, Schreiben vom 27.09.2012, Nr. 5.5*

*...“verweist darauf, dass das bisher als Naherholungsgebiet dienende Land um Pocking und insbesondere Haidzing massiv gestört wird; das Bäderdreieck, das bisher für Ruhe und die Möglichkeit, sich zu erholen, weitem bekannt war, verliert diese Qualität durch den Bau der A 94 dauerhaft.“...*

*Einwender Nr. 606, Schreiben vom 27.09.2012, Nr. 6.8*

*...“Lärmschutzmaßnahmen entlang der gesamten Baustrecke sind erforderlich. ... bestehen darauf, dass auch an dem an ihrem Anwesen vorbeiführenden Teil der A 94 Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, auf dem in unmittelbarer Nähe der Autobahn gelegenen Hofgrundstück FlNr. 732, Gemarkung Pocking, soll ein bestehendes Anwesen zum Appartementhaus ausgebaut werden. Dieser seit längerem beabsichtigte Ausbau zum Appartementhaus kann nur sinnvoll sein, wenn die Gäste dieses Appartementhauses nicht durch die nahe Autobahn und den von ihr ausgehenden Lärm belästigt werden.“...*

*Einwender Nr. 608, Schreiben vom 27.09.2012, Nr. 8.1*

*...“Unmittelbar an diesem Wohnanwesen führt die St 2117 vorbei. Die St 2117 wird über die Autobahn geführt und beim Anwesen ... kommt diese Straße wieder auf das ursprüngliche Niveau herunter. ... befürchten eine erhebliche Lärmbelästigung ihres Wohnanwesens durch den Verkehr auf dieser Straße. Verkehrsteilnehmer, die von Pram in Richtung Haid über die Autobahn fahren, geben Gas, um die Steigung zu überwinden, was mit einer Zunahme des Lärms durch den Straßenverkehr verbunden ist.*

*Verkehrsteilnehmer, die von Haid in Richtung Pram fahren, fahren schnell, weil sie den Schwung mitnehmen, wenn sie die Autobahn überquert haben. Auch von diesen Verkehrsteilnehmern geht eine erhöhte Lärmbelastung ... ihres Anwesens aus.“...*

*Einwender Nr. 2000, Schreiben vom 28.09.2012, Seite 2*

*...“Da wir im Außenbereich nördlich von Bad Füssing im Ortsteil Angering Nord liegen und die A 94 nur 460 m entfernt ist, zudem kommen noch die ganzen Auf- und Abfahrten und die Überfahrt der Füssingerstraße ansteigend über die Autobahn, die noch einmal erhebliche Lärmbelastung mit sich bringt.*

*Ferner rechnet man auf der Füssingerstraße (PA 58) mit einem noch stärkeren Verkehrsaufkommen als bisher (600-700 Fahrzeuge/Std.), da diese auch zugleich Autobahnzubringer wird. Unsere Häuser die auch für den Fremdenverkehr (Frühstückspension) genutzt werden, liegen genau an der Straße, bzw. in dem Bereich des Verkehrsknotenpunkts.“...*

*Einwender Nr. 3000, Schreiben vom 26.09.2012, Nr. 1*

*...“Die Maßnahmen zum Lärmschutz in diesem Bereich sind nicht ausreichend. Laut den Planunterlagen wird die Autobahn in diesem Bereich auf einem Damm geführt. Insbesondere bei Wind sind die Bewohner von Oberindling und Königswiese, bzw. Niederindling und Hartkirchen einer unzumutbaren Lärmbelastung ausgesetzt.“...*

*Einwender Nr. 5000, Schreiben vom 23.09.2012, Seite 1*

*...“Unsere Wohnhäuser befinden sich im Wohnbaugebiet Afham in Neuhaus a. Inn. Der Abstand zu der bereits bestehenden A 3 beträgt ca. 700 m.*

*Durch den Neubau der A 94 und dem damit verbundenen Autobahnkreuz wird sich das Verkehrsaufkommen wesentlich erhöhen. Vor allem ist zu beachten, dass die bisherige B 12 nach dem Überqueren der A 3 in Richtung Mittich noch einige hundert Meter als Autobahn weitergeführt und erst nach der St. Koloman-Kapelle wieder zur Bundesstraße wird.*

*Somit beträgt der Abstand zwischen Autobahn und unserem Wohngebiet noch ca. 250 - 300 m.*

*Dies wird zu einer erheblichen Beeinträchtigung und somit zu einer Verminderung der Lebensqualität führen, gleichfalls zu einer Wertminderung unserer Wohnhäuser.“...*

*Einwender Nr. 6000, Schreiben vom 26.09.2012, Seite 1*

*...“Unsere Wohnhäuser befinden sich im Wohnbaugebiet Mittich-Mitte (MD) in Neuhaus a. Inn. Der Abstand zu der bereits bestehenden A 3 beträgt ca. 900 m.*

*Durch den Neubau der A 94 und dem damit verbundenen Autobahnkreuz wird sich das Verkehrsaufkommen wesentlich erhöhen. Vor allem ist zu beachten, dass die bisherige B 12 nach dem überqueren der A 3 in Richtung Mittich noch einige hundert Meter als Autobahn weitergeführt und erst nach der St. Koloman-Kapelle wieder zur Bundesstraße wird.*

*Somit beträgt der Abstand zwischen Autobahn und unserem Wohngebiet noch ca. 250 - 300 m.“...*



*Einwender Nr. 7500, Schreiben vom 22.07.2016, Seite 1*

*...“Ein zu erwartender Verkehr von mehr als 21.000 KFZ/24h, wird zu erheblichen Lärmbelästigungen führen. Einen besonderen Lärmschutz, wie er für Kurorte nötige wäre, gibt es nicht! Man verspricht stattdessen, einen Lärmschutz, wie er für Kliniken Anwendung findet. Das kann nicht ausreichen, Klinikfenster sind in der Regel geschlossen. Der Patient hält sich nicht im Freien auf.“...*

*Einwender Nr. 8009, Schreiben vom 26.08.2012, Seite 1*

*...“Unser Wohnhaus liegt, wie bereits angeführt, unmittelbar an der neuen A 94, sowie an der neugeplanten Kreisstraße für den autobahnnichtfähigen Verkehr zwischen Mittich und Pocking. Die Hauptwohnräume befinden sich fast ausschließlich an der autobahnzugewandten Seite. Um auch künftig ein gefordertes Maß an Lebensqualität vorzufinden, beantragen und erwarten wir die Errichtung eines wirksamen Lärmschutzes für unser Anwesen. Dabei weisen wir auch auf das jetzt schon erhebliche Lärmaufkommen durch die A 3, bzw. die B 12 hin. Mit der neuen A 94 und dem Autobahnkreuz wird die Lärmbelästigung noch enorm zunehmen. Deshalb nochmals die eindeutige Forderung eines wirksamen Lärmschutzes für unser Anwesen.“...*

*Einwender Nr. 8010, Schreiben vom 21.09.2012, Seite 1*

*...“Die Autobahn ist nur 1 km von unseren Appartmenthaus entfernt. Durch diese enorme Lärmbelästigung sind wir dadurch wiederum im Nachteil. Wenn die Autobahn gebaut wird, werden keine Gäste mehr kommen. Dieses Gästehaus ist seit 1978 unsere Existenz! Unsere Lebensqualität wird enorm eingeschränkt. Die Gäste werden ausbleiben, denn kein Gast will da urlaube wo nur Lärm ist.“...*

*Einwender Nr. 8013, Schreiben vom 19.05.2012*

*...“Im Übrigen bitte ich zu bedenken, dass die Lärmbelästigung für die bei uns am Hof wohnenden 5 Personen, die ohnehin jetzt schon nicht gering ist, bestimmt um einiges zunehmen wird. Ich bitte Sie daher um den Bau einer Lärmschutzwand oder Lärmschutzwall.“...*

*Einwender Nr. 8014, Schreiben vom 10.06.2016*

*...“Die neue Autobahn mit Autobahnkreuz befindet sich in der Hauptwindrichtung westlich von Afham. Mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen wird der bisher bereits hohe Lärmpegel nochmals verstärkt.“...*

*Einwender Nr. 8018, Schreiben vom 24.09.2012, Seite 1*

*...“Außerdem haben wir Bedenken, dass der Verkehrslärm ohne Lärmschutzwall relativ hoch sein wird.“...*

*Einwender Nr. 8020, Schreiben eingegangen am 04.10.2012*

*...“die geplante Trassenführung der Autobahn A 94 führt zu erheblichen Lärmbelästigungen im Ortsbereich Niederindling. Ich bin von diesen Immissionen direkt betroffen.“...*

*Einwender Nr. 8027, Schreiben vom 13.06.2016*

*...“Wir fürchten durch den Bau der A 94 eine erhebliche Lärmbelästigung in unserem Wohnhaus. Eine Verminderung der Lebens- und Wohnqualität sowie eine Wertminderung der Grundstücke und Gebäude ist die Folge.“...*

*Einwender Nr. 8029, Schreiben vom 18.07.2016, Seite 2*

*...“Die zusätzliche Verlärmung bisher unbelasteter Erholungsgebiete um den sensiblen Gesundheitsstandort Bad Füssing führt zu erheblichen negativen Folgen im Bereich der Naherholung, des Gesundheitswesens und des Tourismus.“...*

*Einwender Nr. 8029, Schreiben vom 18.07.2016, Seite 2*

*...“Die zusätzliche Verlärmung bisher unbelasteter Erholungsgebiete um den sensiblen Bereich Kurort Bad Füssing herum führt zu weiteren erheblichen negativen Folgen für unsere extrem sensiblen Kurgäste, die Naherholung und den Tourismus.“...*

*Einwender Nr. 8035, Schreiben vom 10.10.2012, Seite 118, Nr. 35.5.3.*

*...“Ein weiteres Problem stellt sich mit dem unweigerlich auftretenden Schleichverkehr (Maut), der bei der Abfahrt in Königswiese auf die Gemeindeverbindungsstraße läuft, wonach durch den Schwerverkehr in der Ortslage Afham es zu erheblichen Lärm- und Schadstoffemissionen kommen wird.“...*

*Einwender Nr. 8037, Schreiben vom 16.06.2016*

*...“Mit dieser Trassenführung, nur 300 Meter von nördlichsten Punkt Bad Füssings und je nach Ortslage nur wenige Kilometer vom Kurort entfernt, sind Lärmbelästigung und Luftverschmutzung nicht nur zu befürchten, sondern ganz sicher so extrem, dass die Transitautobahn mit 21.000 KFZ/24h, damit die Existenz des Kurortes gefährdet.“...*

*Einwender Nr. 8040, Schreiben vom 13.06.2016*

*...“Mit der geplanten Trassenführung wird man in Bad Füssing mit Sicherheit den Verkehrslärm der Autobahn hören, und das in einem Kurort!*

*Bitte überdenken Sie deshalb nochmals die Trassenführung, da es dadurch zu einer Zerstörung des Naherholungsgebietes Bad Füssing kommt.“...*

*Einwender Nr. 8044, Schreiben vom 12.06.2016, Seite 1*

*...“aufgrund der nahen Lage meines Grundstücks (Königswiese 49) zur künftigen A 94, habe ich Bedenken, dass die zukünftige Lärmentwicklung der Autobahn erheblich die Lebens- bzw. Wohnqualität auf meinem Grundstück minimiert.“...*

*Einwender Nr. 8045, Schreiben vom 12.07.2016, Seite 1*

*...“Die von unserer Familie betriebenen Fremdenverkehrsbetriebe (Kurpension und Appartementhaus in Bad Füssing) mit 80 Gästebetten liegen am nördlichen Ortsrand von Bad Füssing nur ca. 1,7 km Luftlinie von der geplanten Trassenführung des Neubaus der A 94 im Bereich zwischen Pocking und Bad Füssing entfernt. Es ist laut vorliegenden Prognosen und Studien damit zu rechnen, dass die neugebaute A 94 Pocking - München nach Fertigstellung eine vielbefahrene Transitroute vor*

*allem für den Schwerlastverkehr von und nach Osteuropa sein wird. Es wird auf dieser Strecke bis zum Jahr 2030 mit einer Zunahme des Verkehrs auf ca. 20.000 Kfz täglich gerechnet. Bei einem Großteil des prognostizierten Verkehrs wird es sich um lauten, noch in großer Entfernung sehr deutlich zu hörenden Schwerlastverkehr handeln.“...*

*Einwender Nr. 8046, Schreiben vom 19.07.2016, Seite 1*

*...“Um als Kurort auch zukünftig unserem ureigenen Auftrag in vollem Umfang gerecht zu werden, kann der Bau des besagten Abschnittes der A 94 allerdings nur unter Einhaltung maximaler Lärmschutz- sowie Umweltschutzrichtlinien erfolgen.“...*

*Einwender Nr. 8048, Schreiben vom 22.07.2016, Seite 1*

*...“Bei der Einsichtnahme in die Planungen bei der Gemeinde Bad Füssing ist uns jedoch aufgefallen, dass der maximale Lärmschutz für diesen Streckenabschnitt nicht gewährleistet ist.“...*

*Einwender Nr. 8049, Schreiben vom 21.07.2016*

*...“Leider wird hinsichtlich des Lärmschutzes unser überregional äußerst bedeutsamer Kurort - Arbeitsplätze, Wirtschaftskraft und von weitem gesuchter Ort der Erholung und Gesundheit - nicht annähernd in seiner Bedeutung gewürdigt.“...*

*Einwender Nr. 8050, Schreiben vom 19.07.2016*

*...“Nachdem die Pläne der A 94 in oben genanntem Abschnitt von uns begutachtet wurden, mussten wir feststellen, dass in diesem Bereich lediglich der gesetzlich geforderte Mindestlärmschutz geplant ist. Dies ist unseres Erachtens entsprechend der oben genannten Situation völlig unzureichend. Bad Füssing mit seinen ca. 4000 Arbeitsplätzen und einer enorm wirtschaftlichen Wertschöpfung ist definitiv als „Hochsensibler Bereich“ zu bewerten.“...*

#### **2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen**

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 a.F.)

Unterlage 1T – Erläuterungsbericht,

Unterlage 12.1T – Landschaftspflegerischer Begleitplan (Bestands- und Konfliktplan),

Unterlage 16T – Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Bestand (§ 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG a.F.)

*Lebensräume*

Bestände von überwiegend regionaler (hoher) Bedeutung:

- Naturnahe Flächen auf dem Gelände des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking als Lebensraum u. a. für Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Amphibien, Libellen, Heuschrecken und Tagfalter  
Laubwaldbestände, kleinflächig Eichen- und Eichen-Hainbuchenwald auf trocken, warmem Standort, basenreicher Magerrasen, wärmeliebende Säume, artenreiches Grünland mit extensiver Nutzung, magere Altgrasbestände, naturnahe Stillgewässer, vegetationsfreie Flächen in geschützten Gewässern, leinbinsenreiche Initialvegetation auf nassen Standorten, Landröhrichte, naturnahe Hecken und Feldgehölze
- Lebensräume von bedeutsamen Vogel- und Amphibienarten im Gelände des großen Kiesabbaugebietes westlich der B 12 bei Haidhäuser
- Kiesgrube und Gehölze nordöstlich von Pfaffing sowie Teichgruppe und Gehölze südwestlich von Pfaffing mit bedeutender Artenausstattung (u. a. Vögel-, Amphibien- und Libellenvorkommen)
- Stillgelegte Kiesgruben bei Spitzöd mit Gehölzen, Ruderalfluren und Flachwasserzonen als Lebensraum bedeutender Fledermaus-, Vogel- und Amphibienarten
- Ackerflächen mit zahlreichen Kiebitzbrutplätzen südöstlich und östlich von Pocking, Teilbereiche mit Vorkommen von Rebhuhn und Wachtel; große Bedeutung für den ostbayerischen Raum aufgrund der großen Anzahl an Kiebitz-Brutpaaren
- Auwald und Ufergehölze an den Uferbereichen von Rott und Ruhstorfer See mit Vorkommen des Bibers und bedeutsamer Vogel-, Amphibien- und Libellenarten
- Ausbach bzw. Mühlbach mit teils naturnahen Uferbereichen mit Vorkommen bedeutsamer Fledermaus-, Vogel- und Libellenarten

Bestände von überwiegend lokaler (mittlerer) Bedeutung:

- Waldgebiet westlich Osterholzen mit Nadel- und Mischwäldern
- Brutplätze des Kiebitz auf den Ackerflächen zwischen der B 12 und Leithen
- In der landwirtschaftlich genutzten Flur bei Pfaffenhof:  
Flurgehölze bei Waldstadt, Pfaffenhof, südlich von Haidhäuser und südlich von Pocking; Staudenfluren und Säume südlich von Haidhäuser und südlich von Pocking; Dauergrünland bei Waldstadt, Pfaffenhof und südlich von Pocking; großes Kiesabbaugebiet westlich der B 12 südlich Haidhäuser; Rohbodenstandorte südlich von Haidhäuser; Brutplätze des Kiebitz auf den Ackerflächen westlich von Pfaffenhof und südlich von Haidhäuser
- Auf dem ehemaligen Standortübungsplatz:  
Nadelholzdominierte sowie Laubwald- und gemischte Waldbestände und Vorwaldbereiche; Flurgehölze, Feldgehölze und Hecken; Säume; sonstiges extensiv genutztes Grünland; Rohbodenstandorte

- Ackerflächen östlich des ehemaligen Standortübungsplatzes mit geringerer Dichte an Kiebitz-Brutplätzen, im Bereich zwischen Edt und Wollham auch Vorkommen der Wachtel
- Naturnahe Hecken südwestlich von Pfaffing und südlich von Wollham, Terrassenstufe östlich von Haidzing; Streuobstwiesen bei Haidzing, Pfaffing, Reindlöd und Wollham; Flurgehölze, Staudenfluren, Säume und Wiesen um alle Orte und Weiler, Lebensraum bedeutsamer Vogelarten
- Kleine Waldfläche nordöstlich von Oberindling ohne bedeutende Artnachweise
- Langgezogene Windschutzhecke östlich Pocking als Lebensraum und Leitstruktur von Fledermäusen und Vögeln
- Gehölze um Kapelle St. Koloman
- Ufergehölze am Weidenbach

Bestände von überwiegend geringer Bedeutung:

- Straßenbegleitgrün, Ackerflächen und Intensivgrünland ohne Nachweise bedeutsamer Tierarten sowie kleine Reststrukturen entlang von Wegen

#### *Funktionsbeziehungen*

- Funktionsbeziehungen innerhalb des ehemaligen Standortübungsplatzes: Insbesondere für Vögel, Amphibien und Insekten bestehen Funktionsbeziehungen zwischen den Gehölzbeständen, Stillgewässern und strukturreichen Trockenstandorten auf dem ehemaligen Standortübungsplatz. Die Gehölze und Waldbereiche auf dem ehemaligen Standortübungsplatz dienen als Leitstrukturen für Fledermäuse und Vernetzungsstrukturen für Vögel. Aufgrund der beiden großflächigen Solaranlagen sind im mittleren Abschnitt der westliche und insbesondere der östliche Randbereich für die Vernetzungsfunktion bedeutsam.

Der Wechsel aus offenen, lockerbödigem Abschnitten und dichter bewachsenen Bereichen erfüllt die Erfordernisse für Funktionsbeziehungen zwischen Lebensräumen der Zauneidechse.

- Funktionsbeziehungen zwischen Ackerflächen bei Angering, Haidzing, Wollham, Pfaffing, Ostteil von Haid, insbesondere für Feldvögel.
- Funktionsbeziehungen für die Vögel der Kulturlandschaft, insbesondere Kiebitze, zwischen den von ihnen besiedelten Ackerflächen im Bereich der „Königswiese“ und westlich davon.

- Funktionsbeziehungen, insbesondere für Fledermäuse, Vögel, Amphibien und Libellenarten, bestehen entlang der Rott, des Ausbaches, des Weidenbaches und entlang von Heckenstrukturen im Bereich „Königswiese“. Der Ausbach bzw. Mühlbach erfüllen hier eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen Rott und Inn, zumal die A 3 und die B 12 erhebliche Vorbelastungen darstellen.

Projektwirkung (§ 6 Abs. 4 Nr. 2 UVPG a.F.)

Die geplante Baumaßnahme nimmt zum weitaus größten Teil landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen sowie bestehende Straßen- und Straßennebenflächen in Anspruch. Mit der Inanspruchnahme der landwirtschaftlich genutzten Flächen wird auch ein Teil des für den ostbayerischen Raum bedeutsamen Brutgebietes des Kiebitzes überbaut und beeinträchtigt. Daneben sind in geringem Umfang auch Wald- und Biotopflächen betroffen. Für an die Baumaßnahme angrenzende Biotopflächen sind bau- und verkehrsbedingte Auswirkungen (Lärm, Abgase, Unfälle) zu erwarten.

In Bezug auf das landschaftliche Funktionsgefüge entstehen durch die geplante Trasse neue Zerschneidungswirkungen für Lebensräume (u. a. Kiebitz-Brutreviere) sowie für Wander- und Austauschbeziehungen.

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

*Beeinträchtigungen von Lebensräumen und des landschaftlichen Funktionsgefüges*

Lebensräume / Bereiche mit hohem Standort- und Entwicklungspotential

Der Neubau der A 94 im Abschnitt Kirchham - Pocking 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*

- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von naturnahen Lebensräumen auf dem Gelände des ehemaligen Standortübungsplatzes (Laubmischwald, artenreiches Grünland mit extensiver Nutzung und magere Altgrasbestände) sowie kleinflächige Überbauung von Initialvegetation auf nassem Standort und Landröhricht (§ 30 BNatSchG bzw. Art. 23(1) BayNatSchG)
- Verlust von artenreichem Grünland mit extensiver Nutzung, mageren Altgrasbeständen und eines kleinen Laubwaldbestandes trocken, warmer Standorte (§ 30 BNatSchG bzw. Art. 23(1) BayNatSchG) mit Vorkommen bedeutsamer Heuschreckenarten durch die Anlage der Kiebitz-Ausgleichsfläche A13/CEF mit Geländeabsenkung im Rahmen der bauzeitlicher Anlage einer Seitenentnahme

- Vorübergehende Inanspruchnahme von artenreichem Grünland mit extensiver Nutzung durch bauzeitliche Errichtung der beiden Massenlagerflächen und die Baustraße zum Massentransport, Beeinträchtigung von Habitaten der Zauneidechse und bedeutsamer Heuschreckenarten
- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von zahlreichen Kiebitzrevieren auf Ackerflächen im Bereich der „Königswiese“ und westlich davon mit großer Bedeutung für den ostbayerischen Raum
- Verlegung, Überbrückung und mittelbare Beeinträchtigung des Ausbaches und seiner gewässerbegleitenden Gehölzsäume (BK 7546-0140, Lebensraum der Blauflügel-Prachtlibelle, Lebensraum und Leitstruktur mehrerer Fledermausarten)
- Versiegelung, Überbauung, Durchschneidung und mittelbare Beeinträchtigung des naturschutzfachlich wichtigen Gebietes zum Erhalt und zur Entwicklung von grundwasserbeeinflussten Landschaften und Biotopen "Königswiese"
- Kleinflächige Überbauung des Ufergehölzes eines naturnahen Altwassers der Rott (BK 7546-0077-007) östlich der A 3 durch den Anschluss des Flutgrabens

#### *Mittlere Belastungen*

- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von weiteren Lebensräumen im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes (Flurgehölze, Laubmischwald- und gemischte Aufforstungen, Nadelwaldbestände, großflächig genutztem, artenarmem Grünland, Staudenfluren und -säume)
- Verlust von Flurgehölzen, Laubwald und gemischten Aufforstungen, Nadelwaldbeständen, Vorwald, großflächig von extensiv genutztem, artenarmem Grünland, Staudenfluren und -säumen durch die Anlage der Kiebitz-Ausgleichsfläche mit Geländeabsenkung (Seitenentnahme)
- Vorübergehende Inanspruchnahme großflächig von extensiv genutztem, artenarmem Grünland sowie kleinflächig von Laubmischwald und gemischten Aufforstungen, Staudenfluren und Gehölzen durch bauzeitliche Errichtung der beiden Massenlagerflächen und die Baustraße zum Massentransport
- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von einzelnen Kiebitzrevieren auf Ackerflächen westlich und östlich des ehemaligen Standortübungsplatzes
- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung einer kleinen Waldfläche mit Laubwaldaufforstung nordöstlich von Oberindling
- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung sowie Isolierung eines Teilstückes einer langgezogenen Windschutzhecke mit Bedeutung als Lebensraum und Leitstruktur mehrerer Fledermausarten

- Sehr kleinflächige Versiegelung und Überbauung von gewässerbegleitenden Gehölzen an der A 3 am Weidenbach und einem Seitenarm des Weidenbachs (BK 7546-0148) sowie von Landröhricht bei der Unterführung der GVS Gewerbepark Königswiese

#### Funktionsbeziehungen

Folgende Beeinträchtigungen von ökologischen Funktionsbeziehungen sind durch die geplante Baumaßnahme zu erwarten:

- Beeinträchtigung von Leitstrukturen und Jagdgebieten von Fledermäusen und von Funktionsbeziehungen für Vögel, Amphibien und die Zauneidechse im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes; Teilfunktionen können aufgrund der geplanten Fledermausquerungshilfe am Bauwerk K 28/1 aufrecht erhalten werden.
- Zerschneidungswirkungen auf Funktionsbeziehungen entlang des Ausbaches, der einzigen wichtigen von der A 94 gequerten Vernetzungsachse im vorliegenden Streckenabschnitt mit tages- und jahreszeitlichen Wanderungen zahlreicher Tierarten (u. a. Vorkommen der Blauflügel-Prachtilibelle, Leitstruktur für mehrere Fledermausarten); Teilfunktionen können aufgrund der geplanten 50 m breiten Brücke (Bauwerk K 35/1) aufrecht erhalten werden.
- Beeinträchtigungen der Funktionsbeziehungen im Bereich „Königswiese“; Zerschneidung des zusammenhängenden landwirtschaftlich genutzten Gebietes ohne Siedlungen, weitgehend störungsfrei, Lebensraum für heimische Tier- und Pflanzenarten (insbesondere Kiebitz), mit Biotopkomplexen aus Flurbereinigungsverfahren und Ökoflächen der Stadt Pocking; Verlust des nördlichen Teilstücks der Windschutzhecke als Leitstruktur für Fledermäuse.

#### *Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten*

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

Im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes liegt das Natura 2000-Gebiet (nach der Richtlinie 92/43/EWG - FFH-Richtlinie, "FFH-Gebiet") DE 7545-371 "Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung". Das Bauvorhaben liegt außerhalb des FFH-Gebietes, grenzt aber mit der Verbreiterung der A 3 im bestehenden Böschungsbereich direkt an. Die möglichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens „Neubau der A 94 von Kirchham bis Pocking“ wurden daher im Rahmen einer FFH-Vorprüfung ermittelt (siehe Unterlage 12.5.1T).

Fazit dieser Ermittlung ist, dass unter Voraussetzung der Umsetzung von Schutzmaßnahmen während der Bauzeit zur Verhinderung von Einträgen in die Gewässer eine Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch das Projekt ausgeschlossen werden kann.



Auf die Unterlage zur FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung“ (12.5.1T v. 10.3.2016) wird Bezug genommen. Am 1. April 2016 ist die Bayer. Natura 2000-Verordnung in Kraft getreten. Die Regelungen der Natura 2000-Verordnung beinhalten insbesondere Konkretisierungen in der Gebietsabgrenzung und in den gebietsspezifischen Erhaltungszielen. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen des Genehmigungsverfahrens anhand vom Vorhabenträger ergänzend vorgelegten Unterlagen überprüft, ob und in welchem Umfang sich Auswirkungen auf die FFH-Vorprüfung ergeben. Auch wenn sich einzelne Änderungen/Ergänzungen ergeben, haben diese keine wesentlichen Auswirkungen auf die Beurteilungsgrundlagen und das Beurteilungsergebnis der FFH-Vorprüfung.

Die zur Erreichung der Erhaltungsziele für das Gebiet erforderlichen Entwicklungsmaßnahmen werden nicht behindert.

Auch durch das Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung wird als nicht erforderlich erachtet.

FFH-Gebiet DE 7744-371 "Salzach und Unterer Inn", FFH-Gebiet AT 3119000

"Auwälder am Unteren Inn", EU-Vogelschutzgebiet DE 7744-471 "Salzach und

Inn" und EU-Vogelschutz und FFH-Gebiet AT 3105000 "Unterer Inn"

Die FFH-Gebiete DE 7744-371 "Salzach und Unterer Inn" sowie AT 3119000 "Auwälder am Unteren Inn" (Abgrenzungen siehe Unterlage 12.5.2T, Übersichtskarte) bzw. das EU-Vogelschutzgebiet DE 7744-471 "Salzach und Inn" und das EU Vogelschutz- und FFH-Gebiet AT 3105000 "Unterer Inn" (Abgrenzung siehe Unterlage 12.5.3T, Übersichtskarte) liegen südlich bzw. östlich des Untersuchungsgebietes für den Neubau der A 94 im Abschnitt Kirchham-Pocking. Die Auswirkungen des Baus der A 94 zwischen Simbach und Pocking auf dieses Gebiet wurden in einer für das Raumordnungsverfahren erstellten FFH-Verträglichkeitsstudie untersucht (Büro Dr. Schober 2000). Darin wird für den gesamten Abschnitt festgestellt: "Bei Verwirklichung des Vorhabens unter Einbeziehung der Maßnahmen zur Minimierung ist zu erwarten, dass die ... Lebensräume in das Europäische Netz "Natura 2000" eingebunden werden können. Die Sicherung des Zusammenhanges des Europäischen ökologischen Netzes bleibt unberührt."

Im vorliegenden Untersuchungsgebiet beträgt der Minimalabstand der geplanten Trasse der A 94 westlich des Autobahnkreuzes zu den Grenzen der FFH-Gebiete ca. 3,7 km (bzw. 3,2 km Abstand des AK A 3/A 94) und zu den Grenzen der SPA-Gebiete ca. 5,4 km. Verkehrsbedingte Fernwirkungen auf das Gebiet können daher ausgeschlossen werden. Potenzielle Eintragsquellen sind nur die Oberflächengewässer, die von der Trasse gequert werden (Ausbach, Weidenbach). Verschmutzungsrisiken können aber ebenfalls ausgeschlossen werden, da das Fahrbahnwasser über fahrbahnbegleitende Flächen in den Untergrund abgeleitet

wird. Beeinträchtigungen der Schutzgebiete sind somit nicht zu erwarten. Vertiefende Untersuchungen sind daher hier nicht erforderlich.

Die Regelungen der am 1. April 2016 in Kraft getretenen Natura 2000-Verordnung haben keine Auswirkung auf diese Einschätzung.

#### *Beeinträchtigung von europäisch geschützten Arten*

Aus dem Spektrum der europäisch geschützten Arten in Bayern wurden in den Gruppen Säugetiere, Reptilien, Amphibien, Fische, Libellen, Käfer, Schmetterlinge und Vögel Arten ermittelt, die im Untersuchungsraum zum Vorhaben "Neubau der A 94 München - Pocking (A 3) im Streckenabschnitt Kirchham - Pocking" vorkommen oder zu erwarten sind. Die Prüfung ergab, dass bei einer Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei fünf europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie 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 Sicherheit ausgeschlossen werden können:

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

Wesentliche Maßnahmen sind u. a. die Errichtung der Fledermaus-Querungshilfe am Ostrand des ehemaligen Standortübungsplatzes bei Pocking (Schutzmaßnahme S6), die vorzeitige Anlage von Zauneidechsenlebensräumen auf der Ausgleichsfläche A1/CEF im Südteil sowie auf der Ausgleichsfläche A14/CEF im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes und die vorzeitige Anlage der Ausgleichsfläche A13/CEF ebenfalls im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes.

Trotz der vorgesehenen umfangreichen Maßnahmen wird bei Zugrundelegung eines individuenbezogenen Tötungsverbotes, das baubedingte Tötungen in einem signifikanten Ausmaß und ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko einschließt, bei folgenden Arten die Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vorsorglich angenommen:

- Zauneidechse
- Mäusebussard
- Rebhuhn

- Sperber
- Turmfalke
- Waldohreule

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

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

Durch die Anlage der Ausgleichsflächen mit Schwerpunkt Naturhaushalt werden Lebensräume neu geschaffen oder optimiert, welche die mit dem Bauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen 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 naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen (A-Maßnahmen) und die entsprechenden landschaftspflegerischen Maßnahmen auf diesen ausgleichbar.

Die Beeinträchtigungen der Waldfunktionen können durch Maßnahmen zur Entwicklung von Wäldern (A-Maßnahmen und Waldersatzmaßnahmen (W-Maßnahmen)) kompensiert werden.

Mit der Realisierung der gesamten landschaftspflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Ausgleichsflächen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes) ist der mit dem Bauvorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 15 BNatSchG ausgeglichen.

Durch das Vorhaben sind keine Schutzgebiete nach den §§ 23 - 29 BNatSchG betroffen.

Die vom Vorhaben in Anspruch genommenen nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23(1) BayNatSchG geschützten Biotope sowie die Rodung und sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch gemäß § 39(5) BNatSchG bzw. Art. 16(1) BayNatSchG können durch Umsetzung der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen werden.

Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1T, Nr. 5, Anhänge 4.1 und 4.2 sowie Unterlage 12.3T) detailliert bzw. zusammengefasst beschrieben und dargestellt.

Behördliche Stellungnahmen (§ 7 UVPG a.F.)

*Landratsamt Passau, Naturschutz und Landschaftspflege, Schreiben vom 08.06.2016, Seite 2*

*...„Die artenschutzrechtliche Prüfung ergab, dass bei Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.*

*Für mehrere Arten sind aufwändigere Schutzmaßnahmen oder vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) erforderlich, damit die Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder erhebliche Störungen mit Sicherheit ausgeschlossen werden können. Dies sind strukturgebundene fliegende und jagende Fledermausarten, Abendsegler, Zauneidechse, Kiebitz sowie Feldlerche, Wachtel und Wiesenschafstelze. Für die Zauneidechse wurde eine weitere CEF-Maßnahme aufgenommen (A14/CEF). Zudem wird auch für eine Reihe von Arten die Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG angenommen.“...*

*Landratsamt Passau, Untere Jagdbehörde, Schreiben vom 08.06.2016, Seite 2*

*...„Die größte Veränderung im Bauabschnitt ist die Ausweisung der sog. „Kiebitzausgleichsfläche“ A13/CEF. Die dabei vorgesehenen Maßnahmen sind äußerst umfangreich (über 40 ha) und sehr anerkennenswert“...*

*Gemeinde Neuhaus a. Inn, aus Stellungnahme der Gemeinde Neuhaus vom 22.06.2016, Seite 1*

*...„Der Gemeinderat nahm die Unterlagen zur 1. Tektur des Planfeststellungsverfahrens zur Kenntnis und stellte fest, dass die nun gefundene Ausgleichsfläche für die Kiebitze durchaus positiv zu sehen ist. Mit der Planung besteht von Seiten der Gemeinde grundsätzlich Einverständnis.“...*

*Stadt Pocking, Auszug aus der Sitzungsniederschrift des Stadtrates vom 15.06.2016, Seite 6, Nr. 14*

*...„Die Stadt ist mit dem Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF und deren Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking inklusive Schutzwällen und einer Schutzwand zwischen der A 94 und der neuen Ausgleichsfläche grundsätzlich einverstanden.“...*

*Bayerischer Bauernverband, Schreiben vom 12.05.2016, Seite 7, Nr. 6.3*

*...„Durch die geplante Autobahn sind Wildwechsel zwischen dem Bereich südlich der A 94 (Thalauer Wald, Pfaffing, Reindlöd) und nördlich der A 94 (zwischen Autobahn und der Stadt Pocking) nicht mehr möglich. Besonders in östlicher Richtung des Autobahnverlaufes sind außer den Brücken für den öffentlichen Straßenverkehr keine Wildwechsellmöglichkeiten vorgesehen. Auch der Zugang zu*

den Rückzugsgebieten (zusammenhängende Waldgebiete, wie der Thalauer Wald und Haidzinger Holz) wird für das Wild erheblich eingeschränkt. Diese Einschränkung würde eine genetische Verarmung von Wildtieren im allgemeine und von schützenswerten Arten im Besonderen bedeuten.“...

*Landesfischereiverband Bayern e.V., Schreiben vom 17.05.2016, Seite 1*

...“ gegenüber der ursprünglichen Planung entfällt die Seitenentnahme zwischen Prenzing und Niederindling und somit die Herstellung des dortigen Grundwassersees mit einer Wasserfläche von 25 ha ... Mit der Maßnahme besteht grundsätzlich Einverständnis. Da jedoch auch hier ein neues Gewässer entsteht, ist zu prüfen, ob sich dort auf natürliche Weise eine Fischfauna einstellen wird. Diese würde dann der Hege- und Pflegeverpflichtung nach dem BayFiG unterliegen.“...

*Bund Naturschutz in Bayern e.V., Schreiben vom 21.06.2016, Seite 1ff, Nr. 1, 2, 3*

...“Die in den früheren Stellungnahmen geäußerten grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben halten wir weiterhin aufrecht und verweisen darauf. Sie werden auch durch die vorgelegte 1. Tektur vom 10.03.2016 nicht ausgeräumt. Der BN lehnt aus diesem Grund die nun vorgelegte Planung ebenfalls ab. ...

... Die geplante Optimierung intensiv genutzter Ackerflächen im Bereich der „Königswiese“ zur Schaffung günstigerer Lebensraumbedingungen für den Kiebitz war auch aus der Sicht des BN sinnvoll. ... Die derzeit als Schafweide genutzten zentralen Bereiche des ehemaligen Standortübungsplatzes besitzen jedoch trotz ihrer momentanen Nutzung einen landschaftsbedeutsamen Eigenwert, der sich durch die überwiegend sehr intensive ackerbauliche Nutzung der umliegenden Agrarlandschaft begründet. Zudem sind die Bodenprofile weit weniger gestört als auf den benachbarten landwirtschaftlichen Flächen und zeigen noch einen weitgehend natürlichen Aufbau und Entwicklungszustand, was sie eigentlich für Wiederherstellungsprojekte extensiv genutzter Flächen (Extensivwiesen/-weiden, Magerwiesen/-weiden) prädestinieren würde.

Durch die Abgrabungen und die Verwendung der Kiesaushubmassen für den Bau der Autobahntrasse wird das natürliche, ohnehin bestehende hohe ökologische Entwicklungspotential des Standorts praktisch zerstört und versucht einen Lebensraum vor allem für den Kiebitz zu entwickeln, der hier normalerweise nicht vorkommen würde. Wir halten diese Vorgehensweise, d. h. die Zerstörung eines wertvollen Lebensraumkomplexes von regionaler Bedeutung um Ersatzlebensraum für andere Arten zu schaffen, für nicht zulässig. ...

... Das Ausgleichskonzept für den Kiebitz erscheint wenig überzeugend und nicht erfolgversprechend. Hierfür seien folgende Gründe genannt.

- *Der LBP geht von der Zerstörung bzw. Entwertung der Lebensräume/ Brutplätze von 32 Brutpaaren aus. Das mit der Unteren und der Höheren Naturschutzbehörde abgestimmte Ausgleichskonzept geht von einem Raumbedarf von mindestens 0,5 ha, jedoch nicht wesentlich mehr als 1 ha je Kiebitzbrutpaar aus und unterscheidet sich damit erheblich von den Orientierungswerten des BfN (2012), das von einem individuenbezogenen Raumbedarf von teilweise deutlich mehr als 5 ha ausgeht. Das Ausgleichskonzept geht also von vorn herein von einem minimalen Raumbedarf an der untersten Anspruchsgrenze des Kiebitz aus.*
- *Die Effizienz des Ausgleichs wird umso zweifelhafter, als sich der Flächenbedarf für 32 Brutpaare, was einem Drittel des aktuellen Gesamtbestands im betroffenen Raum entspricht, von einer Population mit deutlich negativem Entwicklungstrend ableitet. Der Flächenbedarf für den Populationserhalt ist deshalb deutlich höher anzusetzen.*
- *Zu wenig berücksichtigt wird zudem, dass sich die geplante Anschlussstelle zur B 12 genau im Schwerpunktlebensraum der Kiebitzpopulation befindet, deren Erhaltungszustand ohnehin mit mittel - schlecht eingeschätzt werden muss. Aufgrund der bestehenden Beeinträchtigungen und der bereits festgestellten rückläufigen Populationsentwicklung muss davon ausgegangen werden, dass durch den Eingriff ein nicht ausgleichbarer Verbotstatbestand ausgelöst wird.*
- *Völlig unberücksichtigt bleiben auch die Summationseffekte mit weiteren Bauvorhaben im aktuellen Kiebitz-Lebensraum, die teilweise unabhängig vom Neubau der A 94 geplant sind, teilweise jedoch auch erst als Folgeplanung des Autobahnausbaus Sinn machen. Ein Beispiel hierfür ist der geplante, ca. 30 Hektar umfassende Gewerbepark Königswiese, im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes A 94/A 3, wodurch die Kiebitzpopulation in ihrem Schwerpunktlebensraum zusätzlich empfindlich beeinträchtigt werden könnte.*
- *Unzureichend berücksichtigt werden nach Ansicht des BN auch die an die Ausgleichsfläche angrenzenden Nutzungen. Die Attraktivität der Ausgleichsfläche für den Kiebitz wird nicht nur durch ihre Lage randlich außerhalb des aktuellen Hauptverbreitungsgebiets geschmälert, sondern zusätzlich durch die direkt südlich geplante A 94 mit ihren Störwirkungen und den im Süden angrenzenden, großflächigen Solarpark, von dem Licht- und Spiegelreflexe ausgehen. Darüber hinaus soll die nördlich liegende, parkartige Fläche mit Rad- und Fußwegen weiter erschlossen werden, was (z.B. bei Hundebegleitung) zu erheblich stärkeren Störeinflüssen führen kann als der fließende Autoverkehr im Süden. Nach Ansicht des BN ist es daher zumindest zweifelhaft, in welchem Umfang der Kiebitz die vergleichsweise kleine Ausgleichsfläche von knapp 42 ha als Ersatzlebensraum akzeptieren wird.*

- *Die Unsicherheiten der Zielerfüllung des Konzepts werden indirekt auch in den Unterlagen eingestanden. Wegen der hohen Bedeutung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A13/CEF ist deshalb ein entsprechendes Monitoring und Risikomanagement vorgesehen (s. LBP, S. 80f). Die hier dargelegten Maßnahmen sind verpflichtend festzulegen und rechtlich abzusichern. Dies gilt auch für die ggf. erforderlichen zusätzlichen produktionsintegrierten Maßnahmen.“...*

*Bund Naturschutz in Bayern e.V., Schreiben vom 26.09.2012, Seite 2*

*...“Es ist nicht nachvollziehbar, warum nur ca. 1 km vor dem Autobahnkreuz A 94/ A 3 ein derart überdimensioniertes zusätzliches Kreuzungsbauwerk mit Autobahnmeisterei und Salzladestation entstehen soll. Dies ist nicht mit den Zielvorstellungen der Bayerischen Staatsregierung zur Einsparung des enormen Flächenverbrauchs und den allgemeinen Zielen des Landschaftsschutzes zu vereinbaren.*

*Erschwerend kommt hinzu, dass zwischen km 34 und km 37 im Bereich der so genannten „Königswiese“ ein besonders großes und für ganz Niederbayern bedeutsames Brutgebiet für Kiebitze liegt.“...*

*Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., Schreiben vom 11.06.2016, Seite 1f*

*...“Die zentralen naturschutzfachlichen Konflikte sind in der vorliegenden Planung dargestellt. ...*

1. *Besondere Bedeutung kommt dem ehemaligen Standortübungsplatz Pocking zu, der derzeit aufgrund seiner extensiven Nutzung und Strukturvielfalt naturschutzfachlich sehr bedeutsam ist. Durch die Baumaßnahme kommt es, wie in der Planung dargestellt, nicht nur zu einer Teilüberbauung, sondern v.a. zu einer zentralen Durchschneidung. Wander- und Jagdbewegungen diverser Tierarten werden dadurch nachhaltig zerstört. Es muss davon ausgegangen werden, dass es zu einer Schwächung der lokalen Populationen auf beiden Seiten der Autobahn kommt. Darüber hinaus ist damit zu rechnen, dass insbesondere Fledermaus- und Vogelarten bei der Querung der neuen Autobahn in nicht unwesentlicher Zahl zu Tode kommen. Die Gestaltung der im Osten des Truppenübungsplatzes geplanten Überführung des Radweges mit Grünstreifen (S6) kann hier in begrenzten Umfang als Leitstruktur eine gefahrlose Überquerung fördern, ist mit 15,6 m allerdings relativ schmal dimensioniert. ...*

2. Die Verlegung der Ausgleichsflächen für den Kiebitz wird grundsätzlich bedauert. Die ursprüngliche Planung war aufgrund der natürlich gegebenen Voraussetzungen sicher vorzuziehen. Die neue Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zur Autobahn birgt besondere Risiken und erfordert im Vorfeld massive Eingriffe in die gewachsene Landschaft, um eine Eignung als Kiebitz-Lebensraum herzustellen. Außerdem sind hier Nutzungskonflikte mit Erholungssuchenden zu befürchten. Die dargelegten Gründe wurden verstanden. ...
3. Es ist erfahrungsgemäß schwierig traditionelle Naherholungsgebiete zu beruhigen. Hier wird ein nicht unbedeutender Störeinfluss auf die Kiebitz-Ausgleichsfläche befürchtet.“...

Sachgebiet 51, Schreiben vom 20.04.2016, Seite 1

...“In den vorgelegten Unterlagen werden die verschiedenen Schutzgüter sowie die zwischen ihnen bestehenden Wechselwirkungen grundsätzlich in angemessener Art und Weise erfasst und hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit, Empfindlichkeit, Schutzwürdigkeit und Vorbelastung bewertet. Dies trifft auch auf die vorhabenbedingten Auswirkungen, Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen zu.

Aufgrund der hohen Qualität der Unterlagen, insbesondere der vorgeschlagenen Maßnahmen, erübrigen sich ergänzende Aussagen weitgehend. Im Folgenden gehen wir auf einzelne Punkte ein, zu denen es Änderungen oder Ergänzungen bedarf.“...

Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG a.F.)

Einwender Nr. 301, Schreiben vom 02.10.2012, Seite 20, 21, 22, 23, 24, 27, 30

...“Auch soweit nachfolgend ab Seite 79 die Ergebnisse zur speziellen Artenschutzrechtlichen Prüfung zusammenfassend wiedergegeben sind, wird augenfällig, dass die geplante Trassierung in besonders zerstörerischer Weise den intakten Naturraum beeinträchtigen würde. Es heißt dort unter anderem, dass gerade der Kiebitz und weitere Arten der offenen Agrarlandschaft, wie die Feldlerche, die Wachtel und die Wiesenschafstelze, durch die derzeitige Trassierung nachhaltig geschädigt würden. Dies wird auch besonders handgreiflich an der geplanten Zerstörung und Zerschneidung der landwirtschaftlichen Nutzflächen meiner Mandantschaft, die einen Flächenverlust von über 7,2 ha zu beklagen hätte und die handgreiflich macht, mit welcher zerstörerischer Kraft auch gerade bezogen auf die Tierarten der offenen Agrarlandschaft sich die Planverwirklichung auswirken würde.

Bereits an dieser Stelle wird ausdrücklich gerügt, dass die in diesem Zusammenhang vorgesehenen Maßnahmen auch im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes als nicht ausreichend anzusehen sind, sondern vielmehr Auswirkungen auf besonders streng geschützte Arten zu verzeichnen sind, die zur Unzulässigkeit des streitbefangenen beantragten Projekts zwangsläufig führen. Die ausnahmsweise naturschutzfachliche wie -rechtliche Zulassung ist vorliegend im



*Hinblick auf die zahlreichen planungsrechtlichen Defizite und anderweitige Planungsmöglichkeiten abzulehnen. ...*

*... Bereits in der Vorbemerkung zum landschaftspflegerischen Begleitplan auf Seite 2 wird ausgeführt, dass bei der Beteiligung der Naturschutzbehörden festgestellt wurde, dass mit dem Bau der Autobahn Trennwirkungen für Lebensräume auf dem aufgelassenen Standortübungsplatz und im Bereich der „Königswiese“ einhergingen sowie die Beeinträchtigung von Kiebitz-Lebensräumen auf den grundwassernahen Standorten, die als besonders problematisch anzusehen seien. ... Auch im Bereich des östlich gelegenen Grundstücks Flnr. 680 ist ebenfalls ein Kiebitz-Brutgebiet dargestellt. ... Auch die weitere Trassierung in Richtung Osten tangiert in massivster Weise die schützenswerten Kiebitz-Brutgebiete und damit eine streng geschützte Art. Dies ist ein hochgradiger planungsrechtlicher Mangel, der in diesen Planfeststellungsunterlagen keine hinreichende Berücksichtigung gefunden hat. ...*

*... Auch als Einstands- und Rückzugsgebiete für wildlebende Tiere sind diese Waldflächen von herausragender Bedeutung und dürfen daher in keiner Weise geschädigt werden. ...*

*... Bei der Beschreibung der Konfliktbereiche ab Seite 17 ff. wird beim Konfliktbereich 1a bezogen auf den aufgelassenen Standortübungsplatz deutlich, welche herausragende naturschutzfachliche Bedeutung dieser aufgelassene Standortübungsplatz bis dato trotz seiner teilweisen Nutzung mit Solarparks für den dortigen Naturraum besitzt. Die Auflistung bedeutsamer Arten auf dem Standortübungsplatz und die Vernetzungsfunktionen sind von herausragender Bedeutung. ...*

*... Bei der Beschreibung der Zerschneidungs- und Trenneffekte ab Seite 35 wird auch noch einmal deutlich, welche hohe Bedeutung der ehemalige Standortübungsplatz für die Funktionsbeziehungen verschiedener Tierarten, insbesondere von Fledermäusen, Vögeln, Zauneidechsen und Insekten hat und wie wichtig naturschutzfachlich nahezu die gesamte landwirtschaftliche Flur zwischen dem aufgelassenen Standortübungsplatz und der bestehenden Autobahn A 3 als Kiebitz-Lebensraum ist. Diese beiden Grundthemen sind im Rahmen der vorliegenden Antragstellung zu wenig berücksichtigt worden und damit planungsrechtlich defizitär.*

*Auch die Auswirkung auf die benachbarten, nicht direkt baubetroffenen Bereiche ist signifikant und wird auf Seite 36 insbesondere erneut für die naturschutzfachlichen wertvollen Bestände vor allem im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes sowie der größten Teil landwirtschaftlich genutzten Fläche im Hinblick auf die Kiebitz-Brutplätze durch den landschaftspflegerischen Begleitplan uneingeschränkt bestätigt. Auch dies verdeutlicht noch einmal die planungsrechtliche Fehlerhaftigkeit der vorliegenden Antragstellung. ...*

*... Hier ist zunächst auf die ab Seite 14 behandelten Fledermausarten einzugehen, die ihre Hauptaktivitätszentren im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes als auch des Hanggehölzes bei Haidzing unter anderem besitzen. Auch im Weiler Haidzing gibt es eine große, gut wahrzunehmende Aktivität von Fledermäusen....*

*... Auch die auf Seite 10 ff. des Anhangs 1 der FFH-Richtlinie, hier insbesondere der als besonders charakteristisch angesehene Art des Pirol, verdeutlicht, dass der zu prognostizierende Eingriff und seine Auswirkungen bagatellisiert werden. ...*

*... bezogen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen ist noch einmal im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung festzuhalten, dass an zahlreichen Stellen deutlich immer wieder hervorgehoben wird, welche große Bedeutung der aufgelassene Standortübungsplatz als auch die südlich und südöstlich von Pocking sich befindenden landwirtschaftlichen Nutzflächen besitzen. Sie werden größtenteils von überwiegend hoher regionaler Bedeutung, zumindest aber von hoher lokaler Bedeutung angesehen. Auch bezogen auf Funktionsbeziehungen innerhalb des Naturraumes sind der ehemalige Standortübungsplatz sowie die Ackerflächen unter anderem auch bei Haidzing von sehr großer Bedeutung.“...*

*Einwender Nr. 609, Schreiben vom 27.09.2012, Nr. 9.6.*

*...“verweist ausdrücklich noch darauf, dass nach seiner Ansicht die Belange des Naturschutzes beim Bau der A 94 völlig außer Acht gelassen werden. In unmittelbarer Nähe des Wohnanwesens ... leben Labkrautschwärmer.*

*Der Labkrautschwärmer lebt nur auf Flächen, wie sie die jetzt noch unberührte Pockinger Heide bietet. Nach dem Bau der Autobahn wird der Lebensraum des Labkrautschwärmers endgültig und ein für alle Mal zerstört sein.“...*

*Einwender Nr. 701, Schreiben vom 27.09.2012, Nr. 3*

*...“Eine jagdliche Beschränkung würde die Prädatorenbejagung, die besonders auch den ansonsten als schützenswert erachteten Arten dient, erschweren bzw. die jagdliche Nutzung überhandnehmender Arten verhindern. So hat man z. B. vor einigen Jahren die Eutrophierung des Pockinger Freizeitgeländes und der Baggerseen durch sich ansammelnde Schwäne beklagt. Ein Jagdverbot würde in ähnlichen Fällen Vergrämungsabschüsse verhindern. Gleiches gilt für Nutzwild, wie z. B. Wildgänse oder Wildschweine, das dann in angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen erhebliche Wildschäden verursacht.“...*

#### **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 von Schadstoffeintrag durch den Kfz-Verkehr

Unterlagen des Trägers des Vorhabens (§ 6 UVPG a.F.)

Unterlage 16T – Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

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

Das Untersuchungsgebiet liegt auf den Jungterrassenschottern der Pockinger Heide. Zwischen Neuhaus, Pocking, Kirchham und Simbach hat der Inn bis zu 15 m mächtige eiszeitliche Schotter abgelagert. Auf den lockeren sandigen quartären Kiesen der Pockinger Heide haben sich insgesamt nur relativ geringmächtige Böden entwickeln können. Die Böden sind zum Teil flachgründige Rendzinen oder skelettreiche Parabraunerden. In Verbindung mit Jahresniederschlägen von knapp 700 mm ist das Gebiet daher durch edaphisch bedingte Trockenheit (aufgrund der Durchlässigkeit des Untergrundes) charakterisiert.

Auf tiefer gelegenen Terrassenbereichen kommt es teilweise zur Ausbildung frischer bis feuchter Standorte. Ein ehemals ausgedehntes Feuchtgebiet mit Niedermoorcharakter, das heute aber von Ackernutzung geprägt ist, liegt im Bereich der „Königswiese“.

Die Niederterrassen der Rott bestehen aus wenigen Metern mächtigen mittelkörnigen Kiesen; sie sind mit einem zunehmend mächtiger werdenden carbonatreichem Hochflutlehm überdeckt.

Der überwiegende Teil der Pockinger Heide wird entsprechend der günstigen Standortbedingungen intensiv ackerbaulich genutzt.

Die Böden mit geringer und sehr geringer Regelungsleistung weisen gegenüber bau- und betriebsbedingten Schadstoffeinträgen eine geringe Pufferleistung auf und lassen eine hohe Durchsickerungsgeschwindigkeit von gelösten Schadstoffen zu.

Auf den Niederterrassen der Pockinger Heide sind solche Bereiche mit geringmächtiger Bodenauflage und dadurch geringer Regelungsleistung und hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen vorhanden. Die Empfindlichkeit auf den Niederterrassen der Rott wird dagegen gering eingestuft.

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

- Verlust von Boden durch Versiegelung (Verkehrswege, Siedlungsflächen)
- Abgrabungen im Zuge des Kiesabbaus und teilweise Wiederverfüllungen
- Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen durch intensive landwirtschaftliche Nutzung
- aufgelassene Mülldeponie nördlich Pfaffenhof
- Schwermetallbelastungen durch die Schießstände nördlich Waldstadt
- Kampfmittel- und Kontaminationsverdachtsflächen auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking

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

Für den Neubau der A 94 und die begleitenden Baumaßnahmen werden überwiegend landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen und bestehende Straßenflächen sowie in geringem Umfang Wald- und Biotopflächen in Anspruch genommen. Dabei werden 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 a.F.)

#### *Bodenfunktionen*

Bei dem geplanten Vorhaben sind durch die Flächeninanspruchnahme vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Böden betroffen. Neuversiegelungen erfolgen jedoch aufgrund der Trassierung im Bereich der bestehenden B 12, A 3 und der Anschlussstelle Pocking der A 3 auch auf jetzigen straßenbegleitenden Grünflächen. Insgesamt erfolgen Neuversiegelungen auf einer Fläche von ca. 49 ha. Durch die Neuversiegelung der überwiegend gewachsenen Böden ergeben sich hohe Belastungen, da sämtliche Bodenfunktionen verloren gehen.

Im Einzelnen sind von Neuversiegelung betroffen:

- landwirtschaftlich genutzte Böden 41,0 ha
- forstwirtschaftlich genutzte Böden 1,9 ha
- bestehende Straßennebenflächen 5,5 ha
- naturnahe Lebensräume 0,7 ha

Zudem werden weitere ca. 83 ha dauerhaft überbaut (u. a. mit Straßendämmen und -einschnitten, Lärmschutzwällen, Seitenablagerungen und einer Entwässerungsanlage). Die Überbauung von überwiegend gewachsenen Böden, etwa im Bereich von Damm- und Einschnittböschungen, führt zu mittleren Belastungen, da Böden sich hier langfristig wieder entwickeln und damit auch die Bodenfunktionen teilweise wieder erfüllen können.

Davon betroffen sind vorrangig (einschließlich Abgrabungen der Hochwasserretentionsflächen):

- landwirtschaftlich genutzte Böden ca. 71 ha
- bestehende Straßennebenflächen ca. 8 ha
- forstwirtschaftlich genutzte Böden ca. 3 ha
- naturnahe Lebensräume ca. 1 ha

Weitere Belastungen für das Schutzgut Boden ergeben sich durch die großflächige Geländeabsenkung/Seitenentnahme (ca. 42 ha) in der Ausgleichsmaßnahme A13/CEF mit Wiederauftrag von Boden in weiten Bereichen. In den tiefsten Stellen entstehen kleinflächig auch dauerhafte Wasserflächen. Hier gehen wesentliche Bodenfunktionen verloren.

Die vorübergehende Inanspruchnahme von nicht versiegelten Böden für das Vorhaben (Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen entlang der A 94 sowie Massenablagerungsflächen und Baustraßen im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking, einschließlich trassennaher Gestaltungs- und Ausgleichsflächen im Baufeld) umfasst ca. 86 ha.

### *Entsiegelung*

Entlastungen durch die Entsiegelung von Böden ergeben sich durch den Rückbau der künftig nicht mehr benötigten Straßenflächen (ca. 3 ha).

### *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. eine Überschreitung dieser Werte sind 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 a.F.)

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

Ein Ausgleich der zu erwartenden Beeinträchtigungen hinsichtlich des Schutzgutes Boden erfolgt jedoch über die vorgesehene, großflächige extensive Nutzung auf den naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen. Auf der Kiebitz-Ausgleichsfläche A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking erfolgt der Ausgleich der Bodenfunktionen durch Renaturierung der Seitenentnahmefläche auf derselben Fläche (ungestörte Bodenentwicklung in weiten Bereichen und Verzicht auf den Einsatz von Dünger und Pestiziden).

Behördliche Stellungnahmen (§ 7 UVPG a.F.)

*Landratsamt Passau, Untere Bodenschutzbehörde und Untere Abfallrechtsbehörde, Schreiben vom 08.06.2016, Seite 1ff*

*...“Hiervon sind bekannte Kampfmittelverdachtsflächen (KMVF) und Kontaminationsverdachtsflächen (KVF) betroffen. Ein Lageplan sowie Auszüge aus der historischen Erkundung der Flächen liegen bei. ...*

*Stellungs-/Deckungslochsysteme wurden meist in den unmittelbaren Nachkriegsjahren verfüllt. Die durchgeführten Recherchen ergaben keine konkreten Hinweise auf die Art der Zusammensetzung des Auffüllungsmaterials. Neben der Verfüllung von Erdreich, Bauschutt und Altmaterial ist mit abgelagerten/vergrabenen Kampfmitteln (i. W. Gewehr- / Flakmunition) zu rechnen, die in Folge fortschreitender Korrosion zu Belastungen durch sprengstofftypische Verbindungen und Halb – und Schwermetalle führen können.*

Zudem ist mit einem breiten Spektrum flugplatztypischer Ablagerungen zu rechnen. Hier sind Verunreinigungen durch Kraft- und Schmierstoffe, Reinigungs- und Lösungsmittel sowie untergeordnet durch Farben und Lacke zu besorgen. Als auffällungstypische Parameter können bei entsprechenden Auffälligkeiten MKW, PCB, BTEX, LHKW, PAK und Schwermetalle vorkommen. Es handelt sich hierbei vorwiegend um einzelne, punktuelle Eintragungsorte. ...

Im Bereich des ehemaligen Flugplatzgeländes bestanden von ca. 1938 - 1945 drei Feldtankanlagen für die Flugzeugbetankung. Nach vorliegenden Quellen ist von 3 Tankanlagen (3x2 Erdtanks á 50.000 l) mit Zuleitungen zu jeweils 9 Zapfstellen auszugehen. Die exakte Lage der Anlagen ist unbekannt. Es ist nicht bekannt, ob diese Erdtanks noch vorhanden sind oder nach Kriegsende verschrottet bzw. rückgebaut wurden.

Die KVF 4 - 6 liegen im westlichen Rand des Standortübungsplatzgeländes. Die Gesamtfläche, auf der die drei Tankanlagen vermutet werden, umfasst eine Fläche von ca. 16 ha. Die tatsächliche Fläche der Anlagen mit Zuleitungen und Betankungsbereichen (200 x 100 m) kann mit ca. 6 ha angenommen werden.

In den Erdtanks wurde Flugbenzin gelagert. Durch Undichtigkeiten in den Leitungen und Erdtanks sowie durch Befüll- und Betankungsverluste können nutzungstypische Kontaminationen durch Flugbenzin entstanden sein. Es werden Bodenbelastungen durch MKW, Blei und BTEX vermutet. ...

Am sog. „Alten Horst“ im nördlichen Teil des heutigen Standortübungsplatzes wurde von etwa 1936 bis etwa 1950 eine Lokhalle betrieben. Hier wurden auch kleinere Reparatur- und Wartungsarbeiten durchgeführt. Ob eine Wartungsgrube in der Lokhalle eingerichtet war, ist unklar. Die Halle wurde um 2002, der Gleisanschluss bereits 1970 rückgebaut.

Bedingt durch Handhabungs-, Umfüll- oder Abtropfverlust von Kraft- und Schmierstoffen sind Bodenbelastungen durch MKW zu besorgen.

Da die vermutete Fläche fast vollständig innerhalb der KMVF 12 liegt sind die dort geforderten Maßnahmen ausreichend.“...

Bayerisches Landesamt für Umwelt, Schreiben vom 14.09.2012, Seite 4, Nr. 3

...“Schützenswerte Geotope sind vom Vorhaben nicht betroffen, die Belange des vorsorgenden Bodenschutzes wurden im Verfahren berücksichtigt

Georisiken sind uns im Planungsgebiet nicht bekannt, aus Sicht der Rohstoffgeologie bestehen keine Einwände gegen das Vorhaben.“...

Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Schreiben vom 20.05.2016, Seite 3, Nr. 3

...“Die Altlast wurde im Bereich der Autobahntrasse, die die Deponie nur im südöstlichen Randbereich durchquert, bereits eingehend erkundet. Bei der Erkundung wurden überwiegend nur Erdaushubmaterialien und gering belastete Materialien festgestellt.

*Noch anzutreffendes belastetes Erdreich wird entsprechend entsorgt bzw. je nach dem Schadstoffgehalt in Lärmschutzwällen verarbeitet. ...*

*... Die Trassenführung innerhalb des Standortübungsplatzes der Rottalkaserne berührt oder durchschneidet verschiedenen Kontaminationsverdachtsflächen (KVF) und Kampfmittelverdachtsflächen (KMVF). Unterlagen zur historischen Erkundung und einer flächigen Aufnahme liegen dem Landratsamt Passau vor; derzeit werden die betroffenen Grundstücke auch vom Landratsamt in das Altlastenkataster eingetragen.“...*

*Bund Naturschutz in Bayern e.V., Schreiben vom 21.06.2016, Seite 2, Nr. 1*

*...“Neben den natur- und artenschutzfachlichen Belangen kritisiert der BN, insbesondere den mit dem Vorhaben verbundenen massiven Flächenverbrauch von insgesamt 49 Hektar dauerhaft neuversiegelten Böden (davon 41 ha Landwirtschaft) und zudem dauerhaft überbaute Böden von ca. 83 Hektar (davon 71 ha Landwirtschaft), die somit dauerhaft dem Straßenverkehr geopfert werden und nicht mehr für die landwirtschaftliche Produktion zur Verfügung stehen.“...*

*Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG a.F.)*

*Einwender Nr. 301, Schreiben vom 02.10.2012, Seite 17, 33f*

*...“Auf Seite 43 des Erläuterungsberichtes ist von einer Altlastenverdachtsfläche in Form einer verfüllten Kiesgrube die Rede. Diese liegt westlich von Haidzing im Bereich des Beginns des Planfeststellungsabschnittes. Soweit in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen ist, dass die ehemalige Mülldeponie angeschnitten werden soll und damit eine Wiederöffnung der Deponierung erfolgt, wird an dieser Stelle gerügt, dass sich durch die Öffnung der Deponie unabsehbare Risiken für die Umgebung durch Eintrag von Schadstoffen ergeben können. Aus diesem Grunde ist der Eingriff in die Deponie abzulehnen. Auch insoweit wäre es vorteilhaft, auf der 2001 bestimmten Linie die Trasse zu führen, da sodann nördlich des Deponiebereiches geplant werden könnte. ...*

*... Bezogen auf das Schutzgut Boden ist noch einmal festzuhalten, dass die im Plangebiet gelegenen Flächen entsprechend ihren günstigen Standortbedingungen intensiv ackerbaulich genutzt werden. Leider werden gerade diese überwiegend landwirtschaftlich besonders geeigneten Flächen für die Plantrasse in Anspruch genommen. ... Des Weiteren ist an dieser Stelle bezogen auf die Immissionsbelastung des landwirtschaftlichen Betriebes auch auf die Aussage auf Seite 31 der Umweltverträglichkeitsprüfung noch einmal einzugehen, in der festgehalten ist, dass mit dem Vorhaben ein verkehrsbedingter Schadstoffeintrag in den Boden verbunden sei, der aufgrund der vorherrschenden Bodenstruktur (stark feinerdehaltiger und humoser Boden) zu einer dauerhaften Bindung und Akkumulation der Schadstoffen führen werde. Das heißt, es kommt zu einer Schadstoffanreicherung im Boden, die zukünftig auf unabsehbare Zeit zu einem Funktionsverlust des Bodens und zu einer Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Ertragsfähigkeit führen kann.“...*

#### 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 a.F.)

Unterlage 1T – Erläuterungsbericht,

Unterlage 13T – Unterlagen zu wasserrechtlichen Erlaubnissen und zu den Ausbaubeständen,

Unterlage 16T – Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Bestand (§ 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG a.F.)

##### *Oberflächengewässer*

Die Rott als wichtigstes Fließgewässer des Untersuchungsraumes ist ein typischer Hügelland-Fluss mit starker Mäandrierung. Ein Teil der aufgelassenen Flussschlingen ist als Altwasser erhalten geblieben. Die Ufer sind durchgehend stark verbaut, die Gewässerdynamik ist stark verändert; Wehre und Sohlswellen, Stau- und Ausleitungsstrecken unterbrechen den natürlichen Lauf des Fließgewässers. Ein kurzer Abschnitt dieses Flusses liegt im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes.

Im Bereich der „Königswiese“ bzw. östlich der A 3 fließen der Ausbach/Mühlbach und der Weidenbach. Sie münden beide in die Rott. Das Grabensystem auf der „Königswiese“ ist künstlich angelegt.

Die Gewässergüte der Rott ist im Untersuchungsgebiet mäßig belastet (II), der Ausbach ist kritisch belastet (II bis III). Für den Weidenbach liegen keine Angaben vor.

Im südlichen Teil des Untersuchungsraumes sind außer dem Zeller Graben östlich Pfaffing, der bereits außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt, keine weiteren Fließgewässer anzutreffen.

Stillgewässer sind im Untersuchungsgebiet zahlreich vorhanden. Es handelt sich um künstlich hergestellte Wasserflächen, vornehmlich um Baggerseen, insbesondere im näheren Umfeld von Pocking sowie im Rottal. Ferner existieren einzelne Teiche und Tümpel auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie zahlreiche Teiche und Weiher bei Pfaffing östlich von Pocking und bei Afham. Dazu kommen mehrere Dorfteiche im gesamten Gebiet.

##### *Grundwasser*

In den quartären Schottern der Pockinger Heide liegt ein sehr ergiebiges Grundwasservorkommen. Die hoch durchlässigen Schotter der Innterrassen sind ein idealer Grundwasserleiter. Die Grundwasserfließrichtung verläuft im Abschnitt Kirchham - Pocking in Richtung Nordost.

Wegen des ebenen Geländes ist der oberflächige Abfluss nur gering, so dass eine hohe Grundwasserneubildung vorliegt. Zu dieser tragen die aus dem Tertiär-



hügelland dem Inn zufließenden Bäche bei, die in der Pockinger Heide nahezu vollständig versickern.

Durch die treppenartige Abstufung und das bewegte Relief der Grundwasser stauenden Bodenschichten schwanken die Flurabstände des Grundwassers im Bereich der Pockinger Heide stark. Die Flurabstände nehmen in Richtung Inn und auch in Richtung Rott ab. Demnach finden sich im Umfeld des Tertiärhügellandes die höchsten Flurabstände. Im mittleren Teil der Pockinger Terrasse bei Haidhäuser beträgt der Flurabstand ca. 8 m bzw. bei Bad Füssing 4 m. Östlich von Pocking liegt der Flurabstand großräumig unter 5 m. Im Bereich der niedriger gelegenen "Würdinger Terrasse" und der „Königswiese“ liegen die Abstände noch darunter, so dass es bei Grundwasserhochständen zu oberflächlichem Abfluss kommt.

Da oberflächlich abdichtende Deckschichten nicht vorhanden sind, gelangt der Niederschlag unmittelbar ins Grundwasser. Aufgrund der geringen Flurabstände sind im Bereich der Pockinger Terrasse großräumig Sickerzeiten von weniger als einem Tag festzustellen.

Im Bereich der „Königswiese“ ist der Grundwasserflurabstand sehr gering. Auf Grund dessen und wegen der fehlenden Deckschichten ist das Grundwasser hier sehr anfällig gegen Schadstoffeintrag; jegliche Verunreinigung gelangt direkt ins Grundwasser.

Grundsätzlich ist der Erhalt des bestehenden Grundwasserhaushaltes von sehr hoher naturschutzfachlicher Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des Landschaftsraumes. Die Schwankungen zwischen hohen und niedrigen Grundwasserständen sind für die Eigenart der Landschaft von Bedeutung.

#### *Gebiete mit fachlichen Festsetzungen*

##### Schutzgebiete

Der Bereich zwischen Tutting, Kirchham und Osterholzen ist als Wasserschutzgebiet (WSG) "Osterholzen" ausgewiesen. Der östlichste Bereich auch mit den inneren Schutzzonen reicht von Südwesten bis knapp vor Osterholzen mit der B 12 als nördlicher Grenze. Als Schutzzone I ist der östliche Randbereich des Osterholzer Waldes südwestlich Osterholzen ausgewiesen. Die Schutzzone II umfasst im Untersuchungsgebiet 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 (III A und III B) eingestuft (im Untersuchungsgebiet Waldflächen des Osterholzer Waldes und beidseitig angrenzende Ackerflächen).

##### Weitere fachliche Festsetzungen

Für den Landkreis Passau wurden die Überschwemmungsgebiete der Rott und des Inns berechnet. Diese beiden Überschwemmungsgebiete liegen im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes nördlich der B 12 und östlich der A 3.

Die Bereiche "Königswiese" und "Würdinger Terrasse" 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. Auch der Bereich westlich des ehemaligen Standortübungsplatzes bis zur B 12 im Norden ist innerhalb des Untersuchungsgebietes als wassersensibler Bereich angegeben.

Durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung der Böden auf der Pockinger Heide ist das Grundwasser bereits stark mit Nitrat aus der mineralischen und organischen Düngung belastet. Neben der Landwirtschaft tragen auch Siedlungsbereiche und Straßen, Kiesabbau sowie stillgelegte oder noch in Betrieb befindliche Deponien zu einer potenziellen Gefährdung bei.

#### Empfindlichkeit

Auf Grund der fehlenden Schutzschichten und des mächtigen Grundwasserstromes ist das Gebiet bezüglich des Umweltschutzgutes Wasser überwiegend hoch empfindlich gegenüber Verunreinigungen von der Oberfläche her. Die Schutzzone I des Wasserschutzgebietes „Osterholzen“ weist eine sehr hohe Empfindlichkeit auf.

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

Durch die geplante A 94 wird der Ausbach gequert, wobei auch eine abschnittsweise Verlegung des Gewässers notwendig ist. Ferner sind der Bau einer Entwässerungsanlage und von zwei Notentlastungsbecken zur Regenwasserversickerung, die Neuschaffung von Hochwasserretentionsräumen durch Geländeabsenkungen im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 geplant. Die Anlage einer Ausgleichsfläche für den Kiebitz ist mit einer großflächigen Abgrabung bis in den Grundwasserschwankungsbereich und der Schaffung von periodischen und zum Teil auch dauerhaften Gewässern verbunden.

Die Straßenoberflächenwässer können sowohl durch die Verunreinigung mit Reifenabrieb, Stäuben und gelösten Salzen, wie auch mit umweltgefährdenden Stoffen bei Unfällen ein Gefährdungsrisiko hinsichtlich der Verunreinigung der Fließgewässer und der oberflächennahen Grundwasservorkommen aufgrund des durchlässigen Schotteruntergrundes darstellen.

Die Entwässerungsanlagen entlang der A 94 werden entsprechend dem aktuellen Stand der Technik so konzipiert, dass im Regelbetrieb Beeinträchtigungen auszuschließen sind. Mögliche Auswirkungen beschränken sich daher auf ein Restrisiko der Verunreinigung bei Unfällen.

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

##### *Oberflächengewässer*

Für den Ausbach (hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag und hohe Empfindlichkeit gegenüber baulichen Maßnahmen) ergibt sich eine geringfügige Zunahme des Gefährdungspotenzials durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle), da der Ausbach von der A 94 gequert wird. Mit der Verkehrsverlagerung von der bestehenden B 12 (Verkehrsentlastung auf der B 12 östlich Pocking ca. 66 %) auf die Autobahn ist trotz der höheren

Verkehrsbelastungen insgesamt wegen der geringeren Unfallgefahr auf der Autobahn auch eine Abnahme des Verkehrsunfallrisikos verbunden.

Durch den Bau der A 94 und der zu verlegenden Straßen gehen rd. 24.100 m<sup>3</sup> an Hochwasserretentionsraum in den Überschwemmungsgebieten von Rott und Inn verloren.

#### *Grundwasser*

Auf etwa den ersten 500 m des Planfeststellungsabschnittes der A 94 und im Überleitungsbereich zwischen der B 12 und der A 94 wird das im Einschnittbereich der Straße anfallende Niederschlagswasser in Rohrleitungen gesammelt und in die Versickerungsanlage (bestehend aus Absetzbecken, Ölabscheidvorrichtungen und Versickerbecken) bei Bau-km 26+250 geleitet, vorgereinigt und in den Untergrund versickert. Somit kann eine Verunreinigung des Grundwassers weitgehend vermieden werden.

In den folgenden Abschnitten der A 94 sowie bei allen anderen neu zu bauenden und anzupassenden Straßen wird das Oberflächenwasser über Bankette und Böschungen großflächig abgeführt und breitflächig versickert bzw. in Versickermulden mit bewachsener Oberbodenzone eingeleitet und dort in den Untergrund versickert, wobei das anfallende Wasser bei der Passage durch den belebten Boden gereinigt wird.

Die geplante Entwässerung entspricht damit 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.

Wasserschutzgebiete werden von der Straßenplanung nicht berührt.

Insgesamt ergibt sich daher nur eine geringfügige Zunahme des Gefährdungspotenzials für die grundwassernahen Standorte durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle).

In der Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme A13/CEF ist eine Geländeabsenkung (Seitenentnahme mit Gewinnung von Dammschüttmaterial für den Bau der A 94) bis in den Grundwasserschwankungsbereich geplant. Zur Gestaltung von Optimalhabitaten für den Kiebitz ist in der Sohle der Abgrabung eine jahreszeitlich temporäre und kleinflächig auch dauerhafte Offenlegung des Grundwassers vorgesehen. Im Rahmen der Renaturierung der Seitenentnahme zur Herstellung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A13/CEF (Neuschaffung von Kiebitz-Lebensräumen) wird nur der im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes anfallende Ober- und Unterboden verwendet (nährstoffarmer Boden auf extensiv genutzten Flächen). Zum Schutz des Grundwasserstauers bleibt beim Abbau über dem stauenden Tertiär-Horizont eine Kiesschutzschicht von mindestens 1 m Mächtigkeit stehen.

Durch diese Verwendung von unbedenklichem Bodenaushub aus dem örtlichen Abbau für die Renaturierung der Seitenentnahme wird dem vorsorgenden

Grundwasserschutz auch für Nassabbau/Nassstandorte entsprochen. Bei der Pflege der Fläche wird zum Schutz des Grundwassers auf den Einsatz von Dünger und Pflanzenschutzmittel verzichtet. Zudem wird die Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme mit der Geländeabsenkung zur A 94 hin durch einen 2,50 m hohen Schutzwall abgeschildert, so dass sich trotz Offenlegung des Grundwassers hier keine erhebliche Beeinträchtigung ergeben kann.

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

Zur Sicherung der Hochwasserretention in den Überschwemmungsgebieten von Rott und Inn sind im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes drei Geländeabsenkungen vorgesehen (westlich des Autobahnkreuzes A 3/A 94, innerhalb der nordwestlichen Schleifenrampe sowie als Flutgraben östlich der A 3 nördlich der neuen Kreisstraße), die den Verlust an Hochwasserretentionsraum ausgleichen sollen.

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 a.F.)

*Stadt Pocking, Auszug aus der Sitzungsniederschrift des Stadtrates vom 15.06.2016, Seite 9, Nr. 21*

*...“Angesichts der stetig steigenden Gefahr von Hochwasserereignissen und Starkregenfällen wird um nochmalige Überprüfung bzw. Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen gebeten.“...*

*Bezirk Niederbayern - Fachberatung für Fischerei, Schreiben vom 03.08.2012, Seite 1ff.*

*...“Straßenbaumaßnahmen sind mit großräumigen Erdbewegungen verbunden. Solange eine schützende Vegetationsdecke fehlt, sind die offenen Flächen der Erosion ausgesetzt. Das erodierte Material, wird wenn keine Gegenmaßnahmen getroffen werden, in die Gewässer abgeschwemmt. Im Gewässer bewirkt das Erosionsmaterial eine vorübergehende oder langfristige Schädigung des aquatischen Lebensraumes. Insbesondere wird auf die Vernichtung von Laichgebieten von kieslaichenden Fischarten und des Lebensraumes des Makrozoobenthos hingewiesen.*

*Gewässerverlegungen, Verrohrungen, Baumaßnahmen im Gewässer, Sohl- und Ufersicherungen etc. können negative Auswirkungen auf die fischereirechtlichen Verhältnisse (fischereilicher Artenschutz, Fischereiwirtschaft) haben.*

*Es besteht die Gefahr, dass sowohl während der Baudurchführung als auch die langfristigen Auswirkungen des Vorhabens die biologische Vielfalt und die*

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

*Eine Gestaltung der Gerinne nach rein technischen Gesichtspunkten bewirkt die Vernichtung von Lebensräumen (z. B. Unterstände, kleinräumig unterschiedliches Substrat, differenzierte Strömungsverhältnisse durch schnellen Wechsel vom Übertiefen und Flachwasserzonen) der Wasserbewohner.*

*Das Oberflächenwasser der Straßen kann durch den von den befestigten Flächen abgeschwemmten Schmutz und den kurzfristigen übergroßen Wasseranfall den Fischbestand bzw. die Kleinlebewesen im Gewässer beeinträchtigen.“...*

*Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Schreiben vom 20.05.2016, Seite 2, Nr. 1*

*...“Neben den in Ziffer 4 aufgelisteten wasserrechtlichen Tatbeständen sind folgende Maßnahmen von wasserwirtschaftlicher Bedeutung*

- Erschließung der PWC-Anlagen sowie des Stützpunktes der Autobahnmeisterei Passau (Salzladestation)*
- Trasse im Bereich von Altlasten*

*Öffentlich-rechtliche Wasserschutzgebiete und wasserwirtschaftliche Vorrang-/Vorbehaltsgebiete werden nicht berührt.*

*Dem o.g. Vorhaben stehen bei Beachtung der nachfolgenden Ausführungen keine wasserwirtschaftlichen Belange entgegen. Die dort genannten Auflagen und Bedingungen (A/B) bitten wir, in den Planfeststellungsbeschluss mit aufzunehmen.“...*

*Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Gutachtliche Stellungnahme 20.05.2016, Nr. 3, 3.1, 3.2, 3.4, 3.5, 3.6, 3.8 und 4*

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

*... Der Trassenbereich verläuft innerhalb der quartären Schotter der Innkiese. Diese sind stark wasserdurchlässig und beinhalten ein ergiebiges Grundwasservorkommen. Aufgrund der Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber oberflächiger Einträge liegt im Planungsbereich keine Trinkwassernutzung des Grundwassers vor. Da zudem keine Wasserschutzgebiete oder Vorrang-/Vorbehaltsflächen berührt werden, sind keine weiteren Maßnahmen als die des allgemeinen flächendeckenden Grundwasserschutzes notwendig. ...*

*... zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der Grundwasserabstand der Sickermulden ebenfalls den einschlägigen Vorschriften entspricht. ...*

*... aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen diesen Kiesabbau bei antragsgemäßer Durchführung keine Einwendungen. ...*

*... Die in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführten Bauwerke zur Bach- bzw. Gewässerkreuzungen sind ausreichend dimensioniert. ... Eine nachteilige Beeinflussung der betroffenen Gewässerabschnitte sowie nachteilige Auswirkungen auf Dritte (Anlieger, Ober- und Unterlieger) sind nicht zu erwarten. Unter Berücksichtigung der Inhalts- und Nebenbestimmungen in Ziffer 5.6 besteht mit den aufgezeigten Planungen Einverständnis. ...*

*... Die notwendige Verlegung des Ausbaches auf einer Länge von ca. 110 m erfolgt unter dem Gesichtspunkt eines ökologischen Gewässerausbaues. Naturnahe Ausbaulösungen begünstigen die Entwicklung der verschiedenen Vegetationszonen, sie fördern die biologische Wirksamkeit eines Gewässers, insbesondere die Selbstreinigung und ergänzen damit die Bemühungen des Gewässerschutzes. ...*

*... Der Verlust an Retentionsraum durch den Bau der Straßenkörper im Überschwemmungsgebiet von Inn und Rott beträgt ca. 24.129m<sup>3</sup>. Um den Schutzvorschriften des § 78 WHG Rechnung zu tragen, wird der Verlust an Retentionsraum durch Abgrabungen im nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes A 3/A 94 ausgeglichen.*

*Bei der Modellierung der Abgrabungsflächen ist darauf zu achten, dass die angesetzten Retentionsräume durch Verbindungsleitungen auch tatsächlich im Hochwasserfall aktiviert werden und andererseits nach Ablauf des Hochwassers wieder leer laufen können (keine Fischfallen).*

*Örtliche Ausuferungen der von der Autobahntrasse sonstigen gekreuzten Bäche und namenlosen Wiesengräben (Gewässer 3. Ordnung) werden durch die ausreichende Dimensionierung der geplanten Kreuzungsbauwerke nicht wesentlich verändert. ...*

*... Von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf als amtlicher Sachverständiger besteht mit den aufgezeigten Maßnahmen Einverständnis, wenn die nachstehenden Inhalts- und Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.“...*

Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG a.F.)

*Einwender Nr. 301, Schreiben vom 02.10.2012, Seite 13, 17, 35*

*...“Die in diesem Zusammenhang auch angesprochene Verbesserung der bestehenden Straßenentwässerung ist als Marginale ohne jegliche Relevanz in diesem Zusammenhang. ...*

*... Auch die Darstellung der Hochwassersituation mit den Überschwemmungsgebieten der Rott und des Inns sowie die negative Massenbilanz verdeutlichen einmal mehr, dass die gewählte Plantrasse auch in diesem Bereich erhebliche Defizite aufweist, die gegen die derzeit geplante Trassierung sprechen. Auch der Umstand, dass durch den hohen Grundwasserstand die Trasse sehr ungünstig gelegen ist, verdeutlicht die planungsrechtlichen Defizite der Wahltrasse. ...*

*... Bezogen auf das Schutzgut Wasser ist an dieser Stelle noch einmal festzuhalten, dass, wie auf Seite 33 der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt, aufgrund der fehlenden Schutzschichten und des mächtigen Grundwasserstromes im Gebiet eine überwiegend hohe Empfindlichkeit gegenüber Verunreinigungen von der Oberfläche her gegeben ist. ... Des Weiteren besteht im Hinblick auf die hohe Empfindlichkeit*

*des Grundwassers die Gefahr, dass Schadstoffeinträge durch das auf der Trasse anfallende Oberflächenwasser erfolgen, da durch das ebene Gelände und die Bodenstruktur ein hoher Versickerungsgrad von Natur aus in diesem Bereich gegeben ist und damit anfallendes belastendes Wasser, insbesondere auch in den Wintermonaten mit Tausalzen belastetes Wasser in den Grundwasserkreislauf gelangen kann.“...*

*Einwender Nr. 605, Schreiben vom 27.09.2012, Nr. 5.3*

*...“ verweist auf die bislang nicht geklärte Problematik, wie die Entwässerung der Straßenoberfläche erfolgen soll. ... ist unter keinen Umständen bereit hinzunehmen, dass das mit Öl, Benzin, Diesel, Kühlerflüssigkeit oder Salz verunreinigte Straßenoberflächenwasser ungereinigt in die benachbarten Grundstücke abläuft.“...*

*Einwender Nr. 8009, Schreiben vom 10.06.2016, Seite 1f*

*...“Als weiteren Punkt möchte ich den Hochwasserschutz ansprechen. Durch die jetzige B 12 und die künftige A 94 wird der natürliche Hochwasserabfluss unterbrochen. Durchführungen für Hochwasser sollten unbedingt eingeplant werden um einen natürlichen Abfluss zu sichern.“...*

*Einwender Nr. 8013, Schreiben vom 19.05.2012, Seite 1*

*...“Ein weiteres Problem ist: Unser landwirtschaftlicher Betrieb wurde 1972 von Mittich, Gemeinde Neuhaus am Inn, wegen Hochwasser nach Königswiese ausgesiedelt. Bei dem Hochwasser von 1954 wurde diese Fläche ca. 5 - 10 cm überschwemmt. Dies wurde beim aussiedeln unseres Betriebes 1972 berücksichtigt. Durch den Bau der A 94 wird bei einem Hochwasser wie 1954 der natürliche Verlauf des Überschwemmungswassers sehr beeinträchtigt und es ist zu befürchten, dass unser Betrieb dadurch sehr in Mitleidenschaft gezogen wird.“...*

*Einwender Nr. 8027, Schreiben vom 13.06.2016*

*...“Außerdem wird es während der Baumaßnahme zu Schwankungen im Grundwasserspiegel kommen. Ggf. entstehen Schäden z. B. am Hauswasserwerk oder am eigenen Brunnen.“...*

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

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

Unterlagen des Trägers des Vorhabens (§ 6 UVPG a.F.)

Unterlage 1T – Erläuterungsbericht,

Unterlage 16T – Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Bestand (§ 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG a.F.)

#### *Lokalklima*

Ein im Rahmen der UVS erstelltes Gutachten kommt bezüglich Lufthygiene und Luftzirkulation u. a. zu folgenden Ergebnissen:

Talabwindzirkulationen aus dem Rottal erreichen das Untersuchungsgebiet nicht. Das Gleiche gilt für die nächtlichen Kaltluftabflüsse der Nebentäler des Inn, denn auf der Niederterrasse ist die Geländeneigung zu gering für deutliche Luftabflussgeschehen.

Gebiete mit fachlichen Festsetzungen bezüglich Luft/Klima sind im Untersuchungsraum als "Wälder mit Bedeutung für den regionalen Klimaschutz" gemäß Waldfunktionsplan vorhanden: v. a. Osterholzer Wald, Waldflächen auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking, Waldbereich südlich Haidzing, Gehölze und kleine Wälder an Ausbach/Mühlbach und Weidenbach, Wälder und Ufergehölze an Rott und Ruhstorfer See.

Projektwirkung (§ 6 Abs. 4 Nr. 2 UVPG a.F.)

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima/Luft sind durchgehend gering. Die lufthygienischen Auswirkungen sind beim Schutzgut Menschen beschrieben.

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

Es sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

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

Nicht erforderlich

Behördliche Stellungnahmen (§ 7 UVPG a.F.)

*Bayerisches Landesamt für Umwelt, Schreiben vom 14.09.2012, Seite 4, Nr. 2 und vom 23.1.2018*

*...„Wir haben die Berechnung unter Nr. 5.2.2 „Schadstoffe in der Luft“ (Unterlage 1 „Erläuterungsbericht“) überprüft. Die Prüfung der Ergebnisse der Berechnungen nach MLuS 02, geänderte Fassung 2005, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Version 6.0f vom 26.06.2006, hat keine fachlichen Bedenken ergeben.“...*

*„Wir haben eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach der RLuS 2012 unter Grundlage des aktuell gültigen Handbuchs für Emissionsfaktoren, Version 3.3 (HBEFA) 3.3) vorgenommen. Durch die Verwendung der Berechnungsgrundlage HBEFA in der aktuellen Version 3.3 sind die höheren Stickstoffoxid-Emissionskonzentrationen der Diesel-Pkws (Diesel-Problematik) mit eingeschlossen. Unter Ansatz der prognostizierten Verkehrsmengen ist nicht davon auszugehen, dass lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den zur A 94 nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden.“*



Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG a.F.)

*Einwender Nr. 301, Schreiben vom 02.10.2012, Seite 19, 22*

*...“Soweit bezüglich der Luftschadstoff- und der Immissionsbelastung mit Schadpartikeln auf den Seiten 65 ff. ausgeführt wird, dass eine gesundheits-schädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung nicht zu erwarten sei, ist dies ebenfalls als fehlerhaft zu rügen. Allein die Dokumentation der Ergebnisse der Berechnung an den ausgewählten Immissionsorten verdeutlicht, dass es zahlreiche Überschreitungsfälle bereits nach der Prognose des Vorhabenträgers geben wird. Diese Überschreitungen können als Einzelereignisse bereits gesundheitsschädigende Beeinträchtigungen für die nahe gelegene Wohnbevölkerung, so auch die Hofstelle und damit das unmittelbare Lebensumfeld meiner Mandantschaft, auf Dauer nach sich ziehen. Die angebliche Minderung der Schadstoffausbreitung durch die entlang der Autobahnböschung vorgesehenen Bäume und Sträucher ist als nicht relevant abzulehnen....*

*Auch bezogen auf den Waldaktionsplan ist auf Seite 13 aufgeführt, dass insbesondere der Waldbereich südlich von Haidzing als Biotopwald sowohl für das Landschaftsbild als auch den regionalen Klimaschutz von herausragender Bedeutung ist. Soweit nunmehr im Zuge der vorliegenden Planung die Trassierung in unmittelbarer Nähe dieses wichtigen Waldstandortes durchgeführt wird, ist eine Schädigung des Waldes durch entsprechende Luftschadstoffe und weitergehende Immissionen zu befürchten, die zu einer nachhaltigen Schädigung dieses schützenswerten Waldes führt.“...*

*Einwender Nr. 8035, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 120, Nr. 35.5.3.*

*...“Ein weiteres Problem stellt sich mit dem unweigerlich auftretenden Schleichverkehr (Maut), der bei der Abfahrt in Königswiese auf die Gemeindeverbindungsstraße läuft, wonach durch den Schwerverkehr in der Ortslage Afham es zu erheblichen Lärm- und Schadstoffemissionen kommen wird.“...*

*Einwender Nr. 8037, Schreiben vom 16.06.2016*

*...“Was wird in 40...60 Jahren sein? Noch mehr Verkehr, noch mehr Luftverschmutzung dann Ausbau zur 6-spurigen Autobahn?“...*

*Einwender Nr. 8045, Schreiben vom 12.07.2016, Seite 118, Nr. 35.5.3.*

*...“Auch ist mit einer Zunahme der Luftverschmutzung durch die Abgase des Verkehrs auf der A 94 zu rechnen.“...*

#### 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 a.F.)

Unterlage 1T – Erläuterungsbericht,

Unterlage 12.1T – Landschaftspflegerischer Begleitplan (Textteil),

Unterlage 12.2T – Landschaftspflegerischer Begleitplan (Bestands- / Konfliktplan)

Unterlage 16T – Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Bestand (§ 6 Abs. 3 Nr. 4 UVPG a.F.)

##### *Landschaftsbild*

Die Pockinger Heide ist eine ebene Landschaft, deren Ackerflächen nur durch wenige Gehölzkulissen und Bachläufe sowie durch Siedlungen gegliedert sind. Obstwiesen und Gehölze binden die kleineren Orte, Weiler und Einzelgehöfte meist gut in die Landschaft ein. Die Vielzahl an Kiesgruben stellen zwar Beeinträchtigungen des ursprünglichen Landschaftsbildes dar, sind aber größtenteils eingegrünt und mittlerweile Teil des gewohnten Landschaftsbildes.

Auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes zeigt sich die Landschaft strukturreicher; hier wechseln sich kleinflächig Wälder, Hecken und Gehölze, Offenlandvegetation und Stillgewässer mit Röhrichten ab, so dass dieser Landschaftsteil durch seine Vielfalt und geringe Nutzungsintensität attraktiver ist als die Agrarlandschaft ringsum. Allerdings stellt die großflächige Nutzung durch die beiden Solarparks eine starke Vorbelastung dar.

Im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes, im Bereich „Königswiese“, ist der Raum zwischen der Kreisstraße PA 57, der B 12, der A 3 und dem Ausbach/Mühlbach ebenfalls reicher strukturiert. Die naturnahen Strukturen an Ausbach und Weidenbach gliedern und beleben die Landschaft.

Das Rottal ist mit naturnahen Gewässerläufen und See, Auwald und Ufergehölzen, Feuchtgebüsch, Feldgehölzen, Hecken und Hochstaudenfluren reich strukturiert und ein attraktiver Landschaftsbereich.

Vorbelastungen sind durch zahlreiche Straßen insbesondere A 3, B 12, B 388 und weitere Staats- und Kreisstraßen sowie durch die Solaranlagen im ehemaligen Standortübungsplatz und östlich der A 3 gegeben.

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

- Osterholzer Wald
- Waldflächen südlich Haidzing
- Gehölze und kleine Waldflächen im Bereich Ausbach/Mühlbach und Weidenbach
- Wälder bzw. Auwälder und Gehölze im Rottal im nördlichen Teil des Gebietes

### *Sichtbezüge*

Der Landschaftsraum wird außerhalb des Untersuchungsgebietes von der Inntalleite im Südwesten, von Pocking und von den die Rott begleitenden Auwald- und Gehölzstrukturen im Westen und Norden sowie vom Thaler Wald im Südosten begrenzt. Innerhalb des Untersuchungsgebietes bilden im Norden Auwald- und Gehölzstrukturen an der Rott und die Dämme der A 3 raumbegrenzende Kulissen, die aber ebenso wie auch die Strukturen außerhalb des Planungsraumes meist nur wenig wahrgenommen werden. Die Landschaft wird vorrangig als eben und auf Grund der wenigen gliedernden Strukturen als weit zu überblicken empfunden.

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

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

- In den Streckenabschnitten in Dammlage bzw. mit Seitenablagerungen/Lärmschutzmaßnahmen können Sichtbeziehungen insbesondere in weitgehend ebenen Landschaften beeinträchtigt bzw. unterbrochen und das Landschaftsbild technisch überformt werden.
- Durch die optische Unruhe, die vom Verkehr auf der A 94 ausgeht, durch die erforderlichen Verkehrsleiteinrichtungen und auch durch die geplanten Gehölzpflanzungen wird eine optisch trennende Längsachse in der weitgehend ebenen und offenen Terrassenlandschaft des Inntales geschaffen.
- Tiefe Einschnitte bzw. Abgrabungen können zu einer gravierenden Veränderung des Landschaftsbildes führen.

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

Die A 94 verläuft im Streckenabschnitt Kirchham-Pocking im südwestlichen Teilabschnitt in niedriger Dammlage bzw. im Einschnitt, im nordöstlichen Teilabschnitt in hoher Dammlage. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den Neubau der A 94 sind erheblich.

Die ebene und offene Landschaft erfährt durch die Autobahn selbst (Dämme, Einschnitte, Verkehrsflächen, Verkehrsleiteinrichtungen) sowie durch die Lärmschutzanlagen bzw. Seitenablagerungen, Anschlussstellen, Parkplätze, Ingenieurbauwerke und die Regenwasserbehandlungsanlage weithin sicht- und erlebbare Veränderungen. Die Überführungen der querenden Straßen und Wege über die Autobahn bilden weitere optische Barrieren und unterteilen die Landschaft zusätzlich.

Zudem haben die Lärmschutzwälle bzw. Seitenablagerungen starke optische Trennwirkung. Diese wird durch Pflanzmaßnahmen zur Einbindung der Bauwerke gemindert.

Durch die Summe dieser Maßnahmen wird die Landschaft zwischen Kirchham und der A 3 im Zuge des Autobahnneubaues, auch mit den geplanten Pflanzmaßnahmen zur landschaftlichen Einbindung, ein völlig neues Bild erhalten.

Das Landschaftsbild wird insbesondere beeinträchtigt durch:

- Führung der Autobahn in Dammlage von Bau-km 34+400 bis Bauende
- Lärmschutzwälle und -wände bzw. Seitenablagerungen (an den beiden Parkplätzen, entlang der Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes und zwischen Haid und Kreisstraße PA 56)
- Verkehrsflächen und Verkehrsleiteinrichtungen
- Autobahnkreuz, Anschlussstellen, Parkplätze, Ingenieurbauwerke im gesamten Bauabschnitt
- Großflächige Geländeabsenkung mit bis zu ca. 10 m Tiefe im Bereich der vorgezogen anzulegenden Kiebitz-Ausgleichsfläche A13/CEF (bauzeitliche Seitenentnahme)
- Zwei bauzeitliche Massenablagerungen mit bis ca. 21 m bzw. ca. 28 m Höhe im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes mit Baustraße zum Transport des Kiesmaterials
- Verlust landschaftsbildprägender Vegetation
- Überführungsbauwerke der querenden Straßen und Wege über die Autobahn

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

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, des Naturgenusses und der Erholung können im Rahmen der Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes (G-Maßnahmen) auf den Straßenbegleitflächen (u. a. Böschungen, entsiegelte Straßenabschnitte, Verschnittflächen) und mit den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (mit Schwerpunkt Naturhaushalt), die auch für die Neugestaltung des Landschaftsbildes wirksam sind, minimiert werden.

Darüber hinaus sind jedoch Ausgleichsflächen zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes (mit Schwerpunkt Landschaftsbild) notwendig. Diese Flächen tragen mit den darauf vorgesehenen Maßnahmen zu einer landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und gleichzeitig auch zur Kompensation der Beeinträchtigungen der Erholungseignung bei.

Die großflächige und bis ca. 10 m tiefe Geländeabsenkung der Seitenentnahme im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes nördlich der A 94 wird durch die Renaturierung und landschaftsgerechte Gestaltung der Abgrabungsfläche selbst sowie der direkt angrenzenden Randbereiche im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A13/CEF kompensiert.

Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12.1T, Nr. 5, Anhänge 4.1 und 4.2 sowie Unterlagen 12.2T und 12.3T) detailliert bzw. zusammengefasst beschrieben und dargestellt.

Behördliche Stellungnahmen (§ 7 UVPG a.F.)

*Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Schreiben vom 10.05.2016, Seite 5*

*...“ Aus forstfachlicher Sicht besteht mit der Planung Einverständnis.*

*Die im Zuge der Baumaßnahme notwendigen Rodungen im Umfang von 9,52 ha werden durch geeignete Ersatzaufforstungsmaßnahmen im Umfang von 9,53 ha ausgeglichen. Für die übersichtliche und gut nachvollziehbare Darstellung der waldrechtlichen Belange in den Planungsunterlagen danken wir.“...*

*Bund Naturschutz in Bayern e.V., Schreiben vom 21.06.2016, Seite 2, Nr. 1*

*...“Weiterhin wird durch die Summe der geplanten Maßnahmen für diese Autobahn die Landschaft zwischen Kirchham und der A 3 ein völlig neues Gesicht erhalten und mittig durch die Autobahntrasse neu zerschnitten.“...*

Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG a.F.)

*Einwender Nr. 4000, Schreiben vom 03.10.2012, Seite 1*

*...“Nun ist es nicht nachvollziehbar, warum gerade aus „Sichtweite von Oberindling die optische Dominanz der Autobahn gemindert werden soll, wenn doch aus Sichtweite von Niederindling mehr „Augen“ (23 Einwohner) auf die Autobahn schauen (fünf Wohngebäude) als aus Oberindling, wo „nur“ drei Wohngebäude und viele Stallungen und Nebengebäude vorhanden sind. Aus Sicht von Niederindling ist die volle Breitseite von ca. 1 km Autobahn zu sehen und zu hören, ohne das ein Baum die Sicht vermindert. Dem Autofahrer, der die Autobahn überquert und in Richtung Hartkirchen unterwegs ist, wird die Dominanz der Autobahn egal sein.“...*

#### **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 a.F.)

Unterlage 16T – Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Kulturgüter

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

Im Untersuchungsgebiet sind einzelne Gebäude (v. a. Bauernhäuser, Stadel, Kapellen) innerhalb der Orte und Siedlungen Leithen, Wollham, Pfaffing, Prenzing, Oberindling, Niederindling und Frimhöring sowie die zu Mittich gehörende Wallfahrtskirche St. Koloman als Baudenkmäler ausgewiesen.

Die bekannten Bodendenkmäler (zahlreiche Siedlungsspuren, Teilstücke einer Römerstraße und Grabhügel) sind in Unterlage 12.1T im Anhang in Nr. 2.1 aufgelistet. Im nordöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes wurde vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zudem eine sehr großflächige Bodendenkmal-Verdachtsfläche im Grenzbereich der Gemeinden Pocking, Ruhstorf a. d. Rott und Neuhaus a. Inn markiert.

Die Wallfahrtskapelle St. Koloman nördlich der Bundesstraße 512 wird nicht beansprucht. Die hier stehende Stützmauer an der B 512 wird durch die Baumaßnahme berührt und den geänderten Verhältnissen angepasst.

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

- Teilstück einer Römerstraße am Beginn der Baumaßnahme (vorläufige Verkehrsführung) (D-2-7645-0080)
- Neuzeitliche Wüstung Ainsen im westlichen Bereich der Ausgleichsfläche A1/CEF (D-2-7645-0154)
- Verebnete vorgeschichtliche Grabhügel, ca. 1000 m nordwestlich Bruckhof, im Ortsbereich von Königswiese (Flurbezeichnung "Windschutzland") (D-2-7546-0034)
- Verebnetes rundes Grabenwerk vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung (Burgstall) ca. 500 m westnordwestlich der Kapelle von Afham (östlich der A 3) (D-2-7546-0009)
- Großflächige Bodendenkmal-Verdachtsfläche im Grenzbereich der Gemeinden Pocking, Ruhstorf a. d. Rott und Neuhaus a. Inn im nordöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes (V-2-7546-0001)

Durch die Geländeabgrabung innerhalb der Kiebitz-Ausgleichsfläche (Seitenentnahme) werden keine bekannten Bodendenkmäler berührt.

#### Sonstige Sachgüter

##### *Landwirtschaft*

Durch die geplante Baumaßnahme sind überwiegend landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen. Insgesamt werden ca. 118 ha Acker- und Grünlandflächen dauerhaft in Anspruch genommen. In diesem Wert sind auch die benötigten Flächen für die Gestaltungsmaßnahmen und die naturschutz- und waldrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt, wobei das Gebiet des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking nicht eingerechnet wurde, weil sich die derzeitige Nutzung hier vorwiegend auf Pflegemaßnahmen (Schafbeweidung) beschränkt.

Nach der landwirtschaftlichen Standortkartierung (LSK) in Bayern sind bei den in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen überwiegend hochwertige Standorte (Acker und ackerfähiges Grünland mit günstigen Erzeugungsbedingungen) betroffen.

Durch die im Zuge der 1. Tektur entfallende Seitenentnahme bei Prenzing und die ebenfalls entfallende Ausgleichsfläche A11/CEF südlich der Königswiese bleiben in diesen Bereichen ca. 66 ha landwirtschaftliche Flächen (Ackerstandorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen nach der landwirtschaftlichen Standortkartierung) für die weitere Nutzung erhalten. Die Flächen im ehemaligen Standortübungsplatz (A13/CEF/Seitenentnahme) sind demgegenüber aus landwirtschaftlicher Sicht von untergeordneter Bedeutung bzw. nicht als landwirtschaftliche Nutzfläche klassifiziert (Bodenschätzung).

#### *Wald*

Durch die geplante Baumaßnahme werden Waldflächen im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking und bei Oberindling in Anspruch genommen. An Waldfläche im Sinne des Waldrechts gehen ca. 9,5 ha verloren. Hierbei sind die Flächen für die Überbauung mit dem Straßenkörper (versiegelte Flächen und Böschungen) sowie trassenparallele Grunderwerbsflächen für die betriebs- und sicherheitstechnische Infrastruktur und für die Anlage der Kiebitz-Ausgleichsfläche im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes berücksichtigt.

Zur Erhaltung der mit den Waldflächen im Naturraum verbundenen ökologischen Funktionen ist die Neuanlage von Waldflächen vorgesehen. Im Rahmen der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen sowie der Waldersatzmaßnahmen werden auf insgesamt ca. 9,5 ha naturnahe Waldbestände gegründet, die als Wald gemäß Art. 2 BayWaldG gewertet werden.

#### Behördliche Stellungnahmen (§ 7 UVPG a.F.)

*Gemeinde Neuhaus a. Inn, aus Stellungnahme der Gemeinde Neuhaus vom 22.06.2016, Nr. 5*

*...“Die Kapelle St. Koloman hat bereits durch die Anhebung der B 12 beim Bau der A 3 sehr gelitten. Beim Neubau der A 94 ist dafür Sorge zu tragen, dass die neue Autobahn nicht abermals höhergelegt wird. Das Erscheinungsbild und die Existenz der Kapelle sollen eher gestärkt als gemindert werden.“...*

#### *Regionaler Planungsverband - Donau-Wald, Schreiben vom 30.05.2016, Seite 1*

*...“Regionalplanerisch bedeutsam ist die Änderung der Gewinnung von Schüttmaterial. Diese ist nun auf einer Fläche von ca. 40 ha im Bereich des ehemaligen Truppenübungsplatzes vorgesehen (Seitenentnahme). Die Gewinnung von Material aus dem Vorranggebiet KS 72 Prenzing ist hinfällig. Da der Abbau von Kies und Sand für das Vorhaben nun außerhalb von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten vorgesehen ist, ist ein Konflikt mit dem „Konzentrationsgrundsatz“ des Regionalplans Donau-Wald festzustellen (vgl. RP 13 B IV 1.1.1), den es im Rahmen der Planfeststellung abzuwägen gilt.*

*Aus hiesiger Sicht ist es bedauerlich, dass die Flächenbereitstellung durch den Regionalplan die in Abstimmung mit der Autobahndirektion erfolgt ist, nicht zum Tragen kommen kann. Offenbar sind aber die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen (Kiebitz) in diesem Raum nicht anders realisierbar. Im Interesse des*

*Gesamtprojektes erscheint der Konzentrationsgrundsatz daher überwindbar, wenn hinreichend dargelegt wird, das die Vorteile einer Gewinnung der benötigten Rohstoffe außerhalb von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten in diesem Sonderfall überwiegen.“...*

*Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Schreiben vom 19.05.2016, Seite 1, Nr. 1 und 2*

*...“Zur Ausgleichsfläche A1/CEF im Standortübungsplatz innerhalb der Wüstung Ainsen (eingetragenes Bodendenkmal D-2-7645-0154). Falls in diesem Raum Bodeneingriffe zur Schaffung von Lebensräumen geschaffen werden, ist dies mit dem BLfD vorab abzustimmen. Ggf. sind archäologische Untersuchungen und Dokumentationen durchzuführen. Innerhalb der Ausgleichsfläche befinden sich Fundamente einer Siedlung, deren erste Erwähnung in das 16. Jh. zurückgeht. Im Urkataster aus der ersten Hälfte des 19. Jh. sind innerhalb der zukünftigen Ausgleichsfläche noch fünf Hofstellen erkennbar.*

*Zum geplanten Ausbau eines vorhandenen Grasweges innerhalb eines vorgeschichtlichen Grabhügelfeldes (Inv.Nr. D-2-7546-0034). In Abhängigkeit vom Umfang der Bodeneingriffe ist eine archäologische Untersuchung durchzuführen. Dies wird vorab mit dem BLfD abgestimmt.“...*

*Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Schreiben vom 14.09.2012, Seite 2, Nr. 2*

*...“Der geplante Neubau der Autobahn quert die Randbereiche von zwei bekannten Bodendenkmälern. Ferner sind mehrere Verdachtsflächen aufgrund der Nähe zu weiteren bekannten Bodendenkmälern und aufgrund von siedlungsbegünstigten Lagen eingetragen worden. Die Verdachtsfläche V-2-7546-0003 ergibt sich aus dem angenommenen geradlinigen Verlauf eines sichtbaren Abschnitts einer Römerstraße. Die Bodendenkmäler und die Verdachtsflächen sind im Anhang des Gutachtens aufgeführt.“...*

*Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Schreiben vom 10.05.2016, Seite 2*

*...“Die Planstraße durchschneidet für die Landwirtschaft bestens geeignete, intensiv genutzte Flächen. Zukunftsfähige landwirtschaftliche Betriebe müssen mit Ersatzland in zumutbarer Entfernung abgefunden werden.“...*

*Bayerischer Bauernverband, Schreiben vom 12.05.2016, Seite 1f, Nr. 1*

*...“Für die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im engeren und auch weiteren Umfeld des geplanten Projekts stellt der Bau der A 94 von Kirchham bis Pocking aufgrund des immensen Flächenverbrauchs ein großes Problem dar. Durch den Verbrauch von Projekt- und Ausgleichsflächen entstehen nicht absehbare, agrarstrukturelle Verschlechterungen für die dort ansässigen Betriebe. Durch den immensen Verbrauch guter landwirtschaftlicher Nutzfläche entsteht im*



*Planungsbereich eine zunehmende Flächenknappheit, die sich in mehrerer Hinsicht negativ auf die landwirtschaftlichen Betriebe auswirkt. So ist z. B. mit einem steigenden Pacht- und Kaufpreis aufgrund der knapper werdenden Nutzfläche zu rechnen. Betriebe, die auf landwirtschaftliche Nutzflächen angewiesen sind, um einerseits bestimmte gesetzliche Anforderungen (z. B. Düngeverordnung) zu erfüllen und andererseits das nötige betriebliche Wachstum gewährleisten zu können, können im engeren und weiteren Umgriff erschwert zu Ersatz- bzw. Pachtflächen kommen und sind u. U. sogar in ihrer Existenz bedroht.“...*

*Regierung von Niederbayern, Sachgebiet 24, Schreiben vom 24.05.2016, Seite 2*

*...“Raumordnerisch hauptrelevante Änderung durch die Tektur ist vor allem die veränderte Gewinnung von Schüttmaterial. Diese ist nun auf einer Fläche von ca. 40 ha im Bereich des ehemaligen Truppenübungsplatzes vorgesehen (Seitenentnahme). Die Gewinnung von Material aus dem Vorranggebiet KS 72 Prenzing wird hingegen hinfällig. Da der Abbau von Kies und Sand für das Vorhaben nun außerhalb von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten vorgesehen ist, ist ein Konflikt mit dem „Konzentrationsgrundsatz des Regionalplans Donau-Wald festzustellen (vgl. RP 13 B IV 1.1.1).*

*Allerdings sind in den Planungsunterlagen plausible Aspekte aufgeführt, die aus hiesiger Sicht im konkreten Einzelfall eine Abweichung von diesem Grundsatz rechtfertigen. Zum einen ist es offenbar nur durch diese Maßnahme möglich, das Ausgleichserfordernis für den Kiebitz unter Wahrung der agrarstrukturellen Belange erfüllen zu können. Zum anderen handelt es sich um eine sehr kurzfristige Abbaumaßnahme, die nicht mit einer gewerblichen Rohstoffgewinnung, die der Regionalplan im Normalfall regelt, vergleichbar ist. Damit ist es möglich, die mit der Abbaumaßnahme einhergehenden Beeinträchtigungen auf eine kurze Zeitspanne zu reduzieren. Darüber hinaus trägt die Herstellung der Ausgleichsfläche zu einer Bereicherung des Landschaftsbildes bei und dient der Biotopentwicklung und Vernetzung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen (vgl. RP 13 B IV 1.1.6).“...*

*Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG a.F.)*

*Einwender Nr. 200, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 6, Nr. 1.*

*...“Wir registrieren für die von der anfänglich angedachten Ausgleichsfläche A11/CEF betroffenen bäuerlichen Betriebe mit großer Genugtuung, dass nunmehr auf diese Ausgleichsfläche verzichtet wird. Wir sind sicher, dass dieses anfängliche Konzept vor dem Bundesverwaltungsgericht keinen Bestand gehabt hätte. Es ist erfreulich, dass wir den entsprechenden Beweis nicht mehr in einem Klageverfahren antreten müssen, weil nunmehr die Ausgleichsfläche A11/CEF entfallen ist.*

*Ebenso erfreut uns der Verzicht auf die Seitenentnahme Prenzing (SE 1). Für die Durchsetzbarkeit dieser ehemals angestrebten Seitenentnahme gilt Vorstehendes entsprechend, auch hier waren und sind wir sicher, dass das Bundesverwaltungsgericht einen existenzgefährdenden Zugriff auf Privateigentum nicht gestützt hätte.*

*Unter Berücksichtigung dieser beiden höchst relevanten Tekturen ist die Planung für die A 94 zwischen Kirchham und Pocking nunmehr erträglicher geworden. "...*

*Einwender Nr. 200, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 15, Nr. 11.1.*

*...“Durch den Neubau der Bundesautobahn A 94 werden die Jagdreviere gravierend beeinträchtigt. Die Beeinträchtigungen resultieren zum einen aus dem immensen Flächenbedarf sowie den negativen Auswirkungen der Trasse (Begrenzung des Schussfeldes oder ähnliches).“...*

*Einwender Nr. 212, Schreiben vom 02.06.2016, Nr. 2*

*...“Durch die Flächenverknappung steigen die Pacht- und Grundstückspreise. Im Raum Pocking gibt es jetzt schon die höchsten Pacht- und Grundstückspreise im Landkreis Passau.“...*

*Einwender Nr. 217, Schreiben vom 17.06.2016, Seite 65, Nr. 13.2.1.*

*...“Der dauerhafte Verlust von annähernd 250 ha hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzflächen wird den im Maßnahmengebiet aufgrund der intensiven Tierhaltung und großflächiger Kiesabbauvorhaben bereits vorhandenen Flächendruck weiter erhöhen und zu einer nicht mehr verkraftbaren Anhebung der Pachtpreise führen.“...*

*Einwender Nr. 301, Schreiben vom 02.10.2012, Seite 4, 35, 36*

*...“Im südöstlichen Eck des Gesamtschlages befindet sich die Hofstelle. Es handelt sich um eine für den niederbayerischen Kulturraum typische Vierseitenanlage, die ihre Ursprünge im 19. Jahrhundert hat....*

*...“Bezogen auf die Thematik „sonstige Sachgüter“ ist noch einmal in diesem Zusammenhang auf die Betroffenheit der Landwirtschaft und der Waldflächen einzugehen.“...*

*Einwender Nr. 400, Schreiben vom 07.09.2012, Nr. 1*

*...“An dem vorliegenden Verfahren fällt besonders auf, dass in den Erläuterungen der öffentliche Belang „Land- und Forstwirtschaft“ überhaupt nicht vorkommt. Es wird mit keiner Silbe erwähnt, geschweige denn abgewogen, dass ein Flächenverlust von 248 ha bester landwirtschaftlicher Nutzflächen für die Landwirtschaft dieses Gebietes insgesamt bedeutet.*

*Bei dieser großen Landinanspruchnahme eines intensiv landwirtschaftlich genutzten Gebietes mit erheblicher Viehhaltung sind die Auswirkungen auf die gesamte Landwirtschaft des Gebietes, z. B. Auswirkungen auf den Pachtmarkt und auf die für die Gülleaufnahme verbleibenden Flächen von erheblicher Bedeutung. Betroffen und durch die nicht stattfindende Abwägung in ihren Rechten verletzt, werden damit nicht*

*nur die Landwirte, deren Flächen konkret durch die Planung in Anspruch genommen werden, sondern alle in dem Gebiet wirtschaftenden Landwirte.“...*

*Einwender Nr. 600, Schreiben vom 27.09.2012, Seite 7*

*...“Die Mandanten beantragen Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft. Ausdrücklich ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Pockinger Heide um ein biotopähnliches Gebiet handelt, dessen Erholungswert zerstört wird, wenn die Autobahn in unmittelbarer Nähe gebaut wird.“...*

*Einwender Nr. 8006, Schreiben vom 23.05.2016, Seite 1*

*...“Auf FlNr. 423, Gemarkung Mittich, befindet sich die sog. St. Koloman Kapelle. Die St. Koloman Kapelle ist im Eigentum der Katholischen Pfarrkirchenstiftung Mittich und wird als Nebenkirche von der Pfarrei Mittich genutzt. Das Bauwerk liegt im Bereich von Bau-km 38+300 und ist im bestehenden Zustand durch eine Stützmauer zur B 512 abgegrenzt. Gemäß Planungsunterlagen sind in diesem Bereich die beginnende Verbreiterung auf 2 Fahrstreifen (Richtungsfahrbahn München) sowie eine Anhebung des Fahrbahnniveaus vorgesehen.*

*Die St. Koloman Kapelle wurde um 1740 erbaut. Sie ist eine der wenigen im Rokoko-Stil erbauten Kirchenanlagen im Rottal und gilt nicht nur in Fachkreisen als kunstgeschichtlich bedeutsames Kleinod. Durch den Neubau der A 94 in diesem Bereich wird die den Charakter bestimmende Lage dramatisch verschlechtert. Bei Vollzug der Maßnahme im geplanten Umfang wird die Kapelle hinter eine Mauer in der Böschung zu verschwinden.*

*Die Katholische Pfarrkirchenstiftung Mittich als Eigentümerin sowie die durch den Pfarrgemeinderat vertretende Pfarrgemeinde Mittich werden durch die geplante Maßnahme in der Nutzung dieses Gebäudes massiv beeinträchtigt. Beeinträchtigungen sind zu erwarten durch:*

- a) zusätzlichen Lärm in Folge erhöhten Verkehrsaufkommens auf der ausgebauten A 94*
- b) zusätzlichen Verkehr durch nicht autobahnfähigem Verkehr auf der an der nördlichen Grundstücksgrenze verlaufenden Gemeindestraße*
- c) steigende Schadstoffemissionen mit negativen Auswirkungen auf Bausubstanz.“ ...*

*Einwender Nr. 8025, Schreiben vom 17.09.2012, Seite 1*

*...“Aber auch als nicht direkt betroffener Landwirt habe ich unter dem immensen Flächenverbrauch und den nun steigenden Grundstückspreisen erheblich zu leiden und durch die Benötigung von Tausch- und Ausgleichsflächen wird mein Betrieb in seiner Entwicklung ausgebremst. In der Gemeinde Pocking herrscht selbst auch ohne die geplante A 94 ein immenser Flächenverbrauch von über 10 ha/Jahr durch bisherige Baumaßnahmen. Hierzu werden dann noch evtl. Zufahrten und Straßen*

*kommen, die derzeit schon in Planung sind und wiederum sehr viel Ackerland verschwenden.“...*

*Einwender Nr. 8029, Schreiben vom 18.07.2016, Seite 1*

*...“Da ohne ausreichend Lärmschutz beim Bau des o. g. Vorhabens die Lebensqualität unserer sensiblen, ruhe- und erholungssuchenden Kurgäste nicht mehr gewährleistet ist, sehe ich die Gefahr des Abnickens des wichtigsten Wirtschaftsstandortes Bad Füssing im Landkreis Passau. Die Kurgäste sowie die Einheimischen nutzen die natürliche Umgebung als Naherholungsgebiet. Durch nicht ausreichenden Lärmschutz verliert der Kurort Bad Füssing völlig seinen Charakter als Quelle der Erholung für seine Kur- und Urlaubsgäste.“...*

*Einwender Nr. 8029, Schreiben vom 18.07.2016, Seite 1*

*...“Da ohne ausreichend Lärmschutz beim Bau des o. g. Vorhabens die Lebensqualität unserer sensiblen, auf Ruhe- und Erholungssuche ausgerichteten Kurortes nicht mehr gewährleistet ist, sehe ich die Gefahr eines erheblichen Rückgangs der Gästezahlen eines der wichtigsten Urlaubsregionen Bayerns.“...*

#### **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 a.F.)

Unterlage 16T – Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Umweltauswirkungen sind einerseits in Bezug auf einzelne Schutzgüter im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG zu bewerten. Zudem ist eine "medienübergreifende Bewertung zur Berücksichtigung der jeweiligen Wechselwirkungen" durchzuführen.

Die im § 2 des UVP-Gesetzes genannten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind in zwei Bearbeitungsschritten behandelt und berücksichtigt:

1. Die Wechselwirkungen zwischen den behandelten Schutzgütern werden im Hinblick auf die Auswirkungen und Belastungen durch die geplante Straße aufgezeigt. Durch die Auswahl der Schutzziele und insbesondere der Untersuchungsgegenstände in den einzelnen Schutzgütern sind Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern weitgehend abgedeckt. Durch diese Wechselwirkungen können sich aber Synergieeffekte zwischen den einzelnen Schutzgütern ergeben, die in einer Einzelbetrachtung nachfolgend behandelt werden.
2. Wechselwirkungen, die durch Schutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwälle) verursacht werden, können zu Problemverschiebungen zwischen den Schutzgütern führen. Maßnahmen, die zu einer Minimierung der Belastungen bei einem Schutzgut führen, können bei einem anderen Schutzgut höhere Belastungen verursachen.

## Wechselwirkungen zwischen 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<br>Nacht | Schutzgut Menschen<br>„Störung der Nachtruhe<br>durch Verkehrslärm“           |
| Lärmimmissionen<br>Tag   | Schutzgut Menschen<br>„Störung der<br>Erholungsflächen durch<br>Verkehrslärm“ |
| Lärmimmissionen          | Schutzgut Tiere und<br>Pflanzen (Ausweisung<br>von Belastungs-<br>korridoren) |

Für die geplante Baumaßnahme 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 neuen 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 Grundwasserneubildungsrate 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 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.

#### *Verlust und Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen*

Der Verlust und die Beeinträchtigung von Strukturen und Landschaftselementen durch die geplante Baumaßnahme hat 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 bzw. Seitenablagerungen*

Die Errichtung von Lärmschutzwällen bzw. Seitenablagerungen mit Lärmschutzfunktion als Schutzmaßnahme im Schutzgut Menschen kann Auswirkungen auf andere Schutzgüter haben. Für die Autobahn sind eine Reihe von Lärmschutzmaßnahmen bzw. Seitenablagerungen vorgesehen.

Meist sind mit der Anlage von Lärmschutzwällen bzw. Seitenablagerungen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verbunden, die durch die Nähe zu den Siedlungen optisch besonders wirksam sind. Hier kann durch ansprechende Gestaltung und abwechslungsreiche Bepflanzung entlang der Lärmschutzmaßnahmen eine Minimierung der Beeinträchtigungen erfolgen. Die Unterbrechungen von Sichtbeziehungen und die räumliche Einengung des optisch wirksamen Blickfeldes sind dagegen kaum minimierbare Belastungen.

Des Weiteren verstärken die Lärmschutzwälle und Seitenablagerungen zusätzlich die Trennwirkung der Autobahn für die Ausbreitung von Tierarten. Gleichzeitig stellen sie jedoch auch eine Überflughilfe/Querungshilfe für Vögel und andere fliegende Tierarten über die Autobahn dar, wodurch das Risiko, mit Fahrzeugen zusammenzuprallen, herabgesetzt wird.

#### *Anlage von Ausgleichsflächen*

Die Anlage von Ausgleichsflächen für Tiere und Pflanzen erfolgt auch auf landwirtschaftlich genutzten Böden. Durch die Veränderung der Nutzungsart wird auch die Bodenstruktur verändert. Der bisherige Bodenaufbau wird einer Neubildung unterzogen, was zu Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser führt. Aufgrund der vorgesehenen Nutzungsextensivierung und teilweisen Bepflanzung der Flächen sind überwiegend positive Auswirkungen in Bezug auf die biotischen und abiotischen Ressourcen sowie auf das Landschaftsbild, Erholung und Naturgenuss abzusehen.

Als Wechselwirkung mit dem Schutzgut Sachgüter gehen durch die Ausweisung von Ausgleichsflächen auch landwirtschaftlich nutzbare Flächen verloren. Überwiegend aufgrund der Neuversiegelung im Planungsgebiet, dem Verlust von Waldflächen und der Betroffenheit bedeutender Kiebitzbrutreviere ergibt sich ein hoher Flächenbedarf für naturschutz- und waldrechtliche Ausgleichsmaßnahmen.

Aufgrund des Planungskonzeptes für diese Ausgleichsmaßnahmen kann der überwiegende Teil der notwendigen naturschutz- und waldrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen jedoch im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking umgesetzt werden und damit auf Flächen, die aus landwirtschaftlicher Sicht von untergeordneter Bedeutung sind, weil sich die derzeitige Nutzung hier vorwiegend auf Pflegemaßnahmen (Schafbeweidung) beschränkt. Durch die im Zuge der 1. Tektur der Planfeststellungsunterlagen entfallene Seitenentnahme SE 1 bei Prenzing und die ebenfalls mit der 1. Tektur entfallende Ausgleichsfläche A11/CEF südlich der „Königswiese“ bleiben in diesen Bereichen ca. 66 ha landwirtschaftliche Flächen (Ackerstandorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen nach der landwirtschaftlichen Standortkartierung) für die weitere Nutzung erhalten. Die übrigen, überwiegend kleinflächigen Ausgleichsflächen liegen auf landwirtschaftlich schlecht nutzbaren Rest- oder Verschnittflächen, 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 a.F)**

§ 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 Planunterlage 16T - 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 ist insoweit im Raumordnungsverfahren erfolgt.

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

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, die Linienbestimmung, der Variantenvergleich, die Wahl der Linie und die Beschreibung der gewählten Linie sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1T, Nr. 3), der Unterlage 3T sowie in der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 16T, Nr. 4) detailliert dargestellt.

Für den Neubau der A 94 im Abschnitt Kirchham - Pocking werden die drei grundsätzlichen Varianten „Pocking Nord“, „Pocking Mitte“ und „Pocking Süd“ untersucht. Die Unterschiede betreffen im Wesentlichen die Lage der Umfahrung von Pocking. Bei der Variante „Pocking Süd“ gibt es drei Untervarianten, die Untervariante „Anschluss A 3 Süd“, die Untervariante „Wahllinie der Raumordnung“ und die Variante „Maßgabe der Linienbestimmung“ = Plantrasse.

Bei der Nullvariante (Verzicht auf das Vorhaben) und der Ausbauvariante (Ausbau der bestehenden B 12) wird das Planziel eindeutig verfehlt. Diese Varianten werden daher bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen nicht berücksichtigt.

Die Variante „Pocking Nord“ verlässt die Achse der B 12 nördlich des Standortübungsplatzes und verläuft im Norden von Pocking bevor sie an der A 3 südlich der bestehenden B 12 endet. Sie hat folgende schwerwiegende Nachteile:

- Natur- und wasserschutzrechtlich äußerst problematischer Eingriff in das Rottal und das Hochwassergebiet der Rott (hoher Verlust von Retentionsräumen)
- Starke Lärmbeeinträchtigung im Nordwesten von Pocking mit erforderlichem aktivem Lärmschutz
- Durchschneidung des bestehenden Industrie- und Gewerbegebietes nordöstlich von Pocking

Die Variante „Pocking Mitte“ verläuft im Zuge der zur Autobahn auszubauenden bestehenden B 12 mitten durch Pocking und hat folgende schwerwiegende Nachteile:

- Wegfall der B 12 als innerörtliche Hauptverbindungsstraße
- Entfall der innerörtlichen Anschlussstellen



- Anbindung der St 2117 an die A 94 über bisher nicht belastete Innerortsstraßen
- Verschärfung des bereits bestehenden Zerschneidungseffekts im Zuge der B 12
- Erhebliche Mehrkosten gegenüber der Wahllinie
- Hohe, gestalterisch problematische Lärmschutzwände über den gesamten Ortsbereich Pocking
- Umfangreiche passive Lärmschutzmaßnahmen
- Baubarkeit der Trasse nur unter Vollsperrung des Verkehrs auf der B 12 mit Umleitung des Verkehrs über ungeeignete innerörtliche Straßen.

Die Variante „Pocking Süd“ verlässt die Achse der B 12 bei Osterholzen, umfährt Pocking im Süden und bindet auf Höhe der jetzigen Anschlussstelle der B 12 an die A 3 an.

Die Untervariante Pocking Süd - „Anschluss A 3 Süd“ bindet südlich der B 12 an die A 3 an. Die Variante „Anschluss A 3 Süd“ entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung, weil in besonders negativer Weise die Belange des Siedlungswesens, der Landwirtschaft und von Natur und Landschaft betroffen wären. Diese Variante durchschneidet den Kernbereich der sogenannten „Königswiese“ und liegt wesentlich näher an der Wohnbebauung von Afham als die Wahllinie.

Die Untervariante Pocking Süd - „Wahllinie der Raumordnung“ verläuft erst nördlich der bestehenden B 12. Ab Höhe des Denkmals für KZ-Opfer wird die geplante Autobahn südlich der B 12 geführt. Die sich anschließende Umfahrung von Pocking schwenkt bei Felding von der B 12 nach Südosten ab. Dabei wird der südwestlich von Pocking gelegene, zwischenzeitlich aufgelassene Standortübungsplatz der ehemaligen Rottalkaserne im Norden auf einer Länge von ca. 600 m angeschnitten. Anschließend wird die Kreisstraße PA 58 überführt und mittels einer Anschlussstelle an die A 94 angebunden (Westanbindung Pocking). Im Weiteren werden die Ortsteile Haidzing, Wollham, Pfaffing, Edt, Spitzöd, Prenzing sowie Ober- und Niederindling tangiert. In Höhe der Kreisstraße PA 57, die als nach Süden verlängerte Bundesstraße 388 geplant ist, erhält die Wahllinie eine weitere Anschlussstelle (Ostanbindung Pocking). Die A 94 wird schließlich wieder nach Norden zur bestehenden B 12 und auf dieser weiter bis zum künftigen gemeinsamen Knotenpunkt mit der A 3 bzw. zur B 512 Richtung Neuhaus am Inn geführt.

Die Untervariante Pocking Süd mit Maßgabe der Linienbestimmung = Plantrasse orientiert sich an der Raumordnungslinie und der Linienbestimmung nach § 16 FStrG und wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Sach- und Rechtslage möglichst umweltschonend in die Landschaft eingebunden.

Abweichend von der linienbestimmten Trasse der A 94 konnte entsprechend einer Maßgabe im Raumordnungsverfahren nach Auflassung des Standortübungsplatzes die A 94 weiter in den ehemaligen Standortübungsplatz hinein verlegt werden.

Nachfolgend wird die A 94 in einem großen Bogen um die Stadt Pocking geführt. Im Bereich der Staatsstraße 2117 schließt die A 94 wieder an die linienbestimmte Trasse an. Bei der Trassenfestlegung wurde darauf geachtet, dass die Immissionsbelastungen in den betroffenen Orten möglichst gering gehalten werden. Die A 94 wurde deshalb etwa mittig zwischen Ober- und Niederindling trassiert. Im anschließenden Abschnitt quert die A 94 den Bereich der „Königswiese“. Hier wurde die Trassenführung der A 94 entsprechend den Maßgaben der Landesplanerischen Beurteilung weiter verbessert. Die Wahllinie wurde im Bereich der „Königswiese“ nach Westen verschoben um dieses biotopreiche Gebiet möglichst wenig zu beeinträchtigen. Auch die Ostanbindung Pocking (Anschlussstelle B 12/B 388) wurde im Vergleich zur Raumordnung weiter nach Osten in Richtung Autobahnkreuz A 3/A 94 verschoben. Das ist sinnvoll, weil damit eine kürzere Anbindung des Gewerbeparks Königswiese an die Autobahnen A 3/A 94 möglich ist und die mit der in der Raumordnung vorgesehenen Lösung verbundenen negativen Auswirkungen auf den Ortsteil Königswiese sowie den ökologisch wertvollen Bereich um den Ausbach vermieden bzw. deutlich reduziert werden können.

#### **Varianten zur Seitenentnahme (vorgezogene Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme)**

In den Planfeststellungsunterlagen vom 31.05.2012 waren eine eigenständige Seitenentnahmefläche bei Prenzing mit einer Gesamtfläche von ca. 35 ha sowie eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für den Kiebitz (A11/CEF) mit einer Fläche von ca. 31 ha im Bereich südlich der „Königswiese“ vorgesehen. Nachdem sich im Laufe des Verfahrens abzeichnete, dass die Ausgleichsfläche A11/CEF nicht umsetzbar ist, wurde im Zuge der 1. Tektur die Kiebitz-Ausgleichsfläche in den Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking verlegt auf Flächen, die sich größtenteils im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Zur Anlage der artenschutzrechtlich begründeten, vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme für Kiebitze (A13/CEF) im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking ist eine großflächige Geländeabsenkung bis in den Grundwasserschwankungsbereich nach Anlage einer Seitenentnahme zur Gewinnung von Dammschüttmaterial für den Bau der A 94 vorgesehen. Damit kann die in den Planfeststellungsunterlagen vom 31.05.2012 vorgesehene Seitenentnahme bei Prenzing (SE 1) entfallen. Mit dem Entfall der Seitenentnahme bei Prenzing und auch der Ausgleichsfläche A11/CEF südlich der „Königswiese“ bleiben in diesen Bereichen ca. 66 ha landwirtschaftliche Flächen mit günstigen Produktionsbedingungen für die weitere Nutzung erhalten. Die Flächen im ehemaligen Standortübungsplatz (A13/CEF) sind demgegenüber aus landwirtschaftlicher Sicht von untergeordneter Bedeutung (Pflege durch Schafbeweidung).

Für die Herstellung der vorgezogenen Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme (A13/CEF) ist eine Zwischenlagerung des Aushubmaterials notwendig. Hierfür wurde ein Variantenvergleich durchgeführt (siehe Unterlage 1T, Anlage 4). Die gewählte Variante 1 mit einer Zwischenlagerung der Aushubmassen im nördlichen Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes weist bei allen relevanten untersuchten Kriterien deutliche Vorteile auf. Sie ist u. a. die einzige Variante, die keine Brutgebietsflächen des Kiebitzes durch die Zwischenlagerung zusätzlich beansprucht.

## **Beurteilung der Varianten der A 94 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.

Beim Schutzgut Menschen schneidet die Variante „Pocking Süd“ wegen des größeren Abstandes zur Wohnbebauung am günstigsten ab. Die Untervariante „Anschluss A 3“ ist wegen der Nähe zur Wohnbebauung bei Afham und die Variante „Wahllinie der Raumordnung“ wegen dem geringen Abstand zu Pocking bzw. zu Niederindling ungünstiger.

Wegen der starken Lärmbeeinträchtigungen im Nordwesten von Pocking schneidet die Variante „Pocking Nord“ ungünstiger ab als die Variante „Pocking Süd“.

Die Linienführung mitten durch Pocking und die geringere Entlastung auf den innerörtlichen Straßen führt dazu, dass die Variante „Pocking Mitte“ beim Schutzgut Menschen am ungünstigsten abschneidet.

### 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.

Die Variante „Pocking Mitte“ schneidet beim Schutzgut Tiere und Pflanzen wegen der Nähe zur B 12 insgesamt am günstigsten ab.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind bei der Variante „Pocking Süd“ wesentlich stärker. Bei den Untervarianten schneidet aber die Plantrasse am günstigsten ab.

Der naturschutzfachlich äußerst problematische Eingriff in das Rottal und das Hochwassergebiet der Rott führt dazu, dass die Variante „Pocking Nord“ am ungünstigsten abschneidet.

### Schutzgut Wasser

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

Die Varianten „Pocking Mitte“ und „Pocking Süd“ mit allen Untervarianten schneiden beim Schutzgut Wasser in etwa gleich ab.

Der äußerst problematische Eingriff in das Rottal und das Hochwassergebiet der Rott führt dazu, dass die Variante „Pocking Nord“ beim Schutzgut Wasser am ungünstigsten abschneidet.

### Schutzgut Boden

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

Die Variante „Pocking Mitte“ schneidet beim Schutzgut Boden wegen der geringeren Länge und der Führung auf der Trasse der B 12 insgesamt am günstigsten ab.

Die Varianten „Pocking Nord“ und „Pocking Süd“ sind etwa gleich lang und schneiden beim Schutzgut Boden ungefähr gleich ab.

### Schutzgut Landschaft

Beim Schutzgut Landschaft schneiden die Varianten „Pocking Nord“ und „Pocking Süd“ mit allen Untervarianten ungefähr gleich ab.

Die gestalterisch problematischen hohen Lärmschutzwände über den gesamten langgestreckten Ortsbereich von Pocking führen dazu, dass die Variante „Pocking Mitte“ beim Schutzgut Landschaft am schlechtesten abschneidet.

### 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.

Zwischen den Varianten „Pocking Nord“, „Pocking Mitte“ und „Pocking Süd“ mit allen Untervarianten gibt es keine wesentlichen Unterschiede bei den Beeinträchtigungen beim Schutzgut Kultur- und Sachgüter.

### Schutzgut Klima/Luft

Beim Schutzgut Klima/Luft schneiden die Varianten Nord und Süd mit allen Untervarianten ungefähr gleich ab.

Die Nähe zur Wohnbebauung von Pocking führt dazu, dass die Variante Pocking Mitte beim Schutzgut Luft/Klima am schlechtesten abschneidet.

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

Den Schutzgütern „Menschen“, „Tiere und Pflanzen“ 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 Planungsziel eindeutig verfehlt. Diese Varianten werden daher auch bei der Reihung der Umweltauswirkungen nicht berücksichtigt.

| Schutzgut             | Priorität | Variantenreihung                           |
|-----------------------|-----------|--------------------------------------------|
|                       |           | Geringstes Risiko - höchstes Risiko        |
| Menschen              | 1         | Pocking Süd < Pocking Nord < Pocking Mitte |
| Tiere und Pflanzen    | 1         | Pocking Mitte < Pocking Süd < Pocking Nord |
| Wasser                | 1         | Pocking Süd = Pocking Mitte < Pocking Nord |
| Boden                 | 2         | Pocking Mitte < Pocking Nord = Pocking Süd |
| Landschaft            | 2         | Pocking Süd = Pocking Nord < Pocking Mitte |
| Kultur- und Sachgüter | 2         | Pocking Süd = Pocking Mitte = Pocking Nord |
| Klima/Luft            | 2         | Pocking Süd = Pocking Nord < Pocking Mitte |

### Begründung des Ergebnisses

Die Variante „Pocking Süd“ = Plantrasse schneidet bei den meisten Schutzgütern am besten ab.

Nur bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen und Boden scheidet die Variante „Pocking Mitte“ am besten ab.

Für die wichtigsten Schutzgüter ist die Variante „Pocking Nord“ die risikoreichste.

### **Gewählte Lösung**

Da die Umweltauswirkungen bei der Variante „Pocking Süd“ insgesamt am geringsten sind, wurde diese Lösung der weiteren Planungsausrbeitung zugrunde gelegt.

## **2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG a.F., § 25 UVPG n.F.)**

Die in § 12 UVPG a.F., § 25 UVPG n.F. 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 Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen 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 Umweltrisikoprüfung 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.

### **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:

| Nr. | Bau-km             | Ort              | Beurteilungs-Pegel – Tag | Beurteilungs-Pegel - Nacht | Konflikt-intensität |
|-----|--------------------|------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------|
| 1.  | 26+275<br>östlich  | Osterholzen (MI) | max. 52 dB(A)            | max. 50 dB(A)              | hoch                |
| 2.  | 26+500<br>östlich  | Pfaffenhof (MI)  | max. 57 dB(A)            | max. 55 dB(A)              | sehr hoch           |
| 3.  | 27+500<br>westlich | Felding (MI)     | max. 48 dB(A)            | max. 45 dB(A)              | mittel              |
| 4.  | 28+700<br>östlich  | Haid (MI)        | max. 59 dB(A)            | max. 56 dB(A)              | sehr hoch           |
| 5.  | 29+500<br>westlich | Haidzing (MI)    | max. 56 dB(A)            | max. 53 dB(A)              | hoch                |
| 6.  | 30+000<br>östlich  | Haid (MI)        | max. 57 dB(A)            | max. 54 dB(A)              | hoch                |
| 7.  | 31+000<br>westlich | Wollham (MI)     | max. 50 dB(A)            | max. 47 dB(A)              | mittel              |
| 8.  | 31+000<br>östlich  | Pfaffing (MI)    | max. 51 dB(A)            | max. 48 dB(A)              | mittel              |
| 9.  | 31+500<br>westlich | Edt (MI)         | max. 52 dB(A)            | max. 50 dB(A)              | hoch                |
| 10. | 32+500<br>westlich | Spitzöd (MI)     | max. 57 dB(A)            | max. 54 dB(A)              | hoch                |
| 11. | 32+500<br>östlich  | Prenzing (MI)    | max. 55 dB(A)            | max. 53 dB(A)              | hoch                |

|     |                    |                     |               |               |           |
|-----|--------------------|---------------------|---------------|---------------|-----------|
| 12. | 33+500<br>westlich | Oberindling (WA)    | max. 52 dB(A) | max. 49 dB(A) | mittel    |
| 13. | 34+000<br>westlich | Oberindling (MI)    | max. 51 dB(A) | max. 48 dB(A) | mittel    |
| 14. | 34+500<br>östlich  | Niederindling (MI)  | max. 50 dB(A) | max. 47 dB(A) | mittel    |
| 15. | 35+000<br>östlich  | Bruckhof (MI)       | max. 45 dB(A) | max. 42 dB(A) | gering    |
| 16. | 35+000<br>westlich | Königswiese (MI)    | max. 55 dB(A) | max. 53 dB(A) | hoch      |
| 17. | 35+500<br>östlich  | Königswiese (MI)    | max. 51 dB(A) | max. 48 dB(A) | mittel    |
| 18. | 36+000<br>westlich | Königswiese (MI)    | max. 56 dB(A) | max. 53 dB(A) | hoch      |
| 19. | 36+000<br>östlich  | Kasöd (MI)          | max. 42 dB(A) | max. 38 dB(A) | gering    |
| 20. | 36+500<br>westlich | Königswiese (MI)    | max. 63 dB(A) | max. 59 dB(A) | sehr hoch |
| 21. | 37+000<br>westlich | Königswiese (MI)    | max. 57 dB(A) | max. 53 dB(A) | hoch      |
| 22. | 37+000<br>östlich  | Sieghartsmühle (MI) | max. 40 dB(A) | max. 36 dB(A) | gering    |
| 23. | 38+000<br>östlich  | Afham (MI)          | max. 47 dB(A) | max. 43 dB(A) | gering    |
| 24. | 38+500<br>westlich | Hartham (MI)        | max. 57 dB(A) | max. 51 dB(A) | hoch      |
| 25. | 38+500<br>östlich  | Hartham (GE)        | max. 47 dB(A) | max. 42 dB(A) | gering    |
| 26. | 38+600<br>westlich | Mittich (MI)        | max. 43 dB(A) | max. 38 dB(A) | gering    |
| 27. | 38+600<br>östlich  | Mittich (WA)        | max. 40 dB(A) | max. 35 dB(A) | gering    |

Unter Berücksichtigung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen bewegen sich die Lärmeinwirkungen an den Anwesen und Ortschaften entlang der A 94 in der Nacht überwiegend im hohen (50 dB(A) bis 54 dB(A)) und mittleren (45 dB(A) bis 49 dB(A)) Bereich. Ein Beurteilungspegel für die Nacht von 50 dB(A) bis 54 dB(A) liegt überwiegend für Anwesen in Osterholzen, Pfaffenhof, Haidzing, Haid, Edt, Spitzöd, Prenzing (westlicher Ortsrandbereich) und Königswiese sowie Königswiese-Mittich vor. Ein Beurteilungspegel von 45 dB(A) bis 49 dB(A) in der Nacht ist überwiegend für Anwesen in Niederindling, Oberindling (südlicher Ortsbereich), Pimshof, Spitzöd,

Pfaffing, Wollham, Haid, Osterholzen und Felding gegeben. In Einzelfällen (Königswiese, Haid) ist die Konfliktintensität sehr hoch (mehr als 54 dB(A) in der Nacht).

Im Bereich von Hartham/Gewerbegebiet Hartham ist die Konfliktintensität überwiegend gering (bis 44 dB(A) in der Nacht), im Einzelfall mittel. Auch für Afham und Mittich bewegen sich die Lärmeinwirkungen der A 94 im geringen Konfliktbereich. Bei einer Gesamtbetrachtung mit dem von der A 3 ausgehenden Lärm liegt die Konfliktintensität im unteren mittleren Bereich. In Sieghartsmühle, Bruckhof und Kasöd liegt eine geringe Konfliktintensität vor.

Ausgehend von einem jeweils 5 dB(A) höher liegenden Beurteilungspegel für den Tag, liegen an den betreffenden Anwesen und Ortschaften entlang der A 94 ganz überwiegend am Tag die gleichen Konfliktintensitäten wie in der Nacht vor.

Auch am Tag bewegen sich die Beurteilungspegel überwiegend im hohen (55 dB(A) bis 59 dB(A)) und mittleren (50 dB(A) bis 54 dB(A)) Bereich. In Einzelfällen liegt eine sehr hohe Konfliktintensität vor (mehr als 59 dB(A)). Die in der Nacht gering betroffenen Bereiche, sind auch am Tag grundsätzlich gering (bis 50 dB(A)) betroffen.

Der Bau der A 94 im Abschnitt Kirchham - Pocking führt zu einer deutlichen Abnahme der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B 12 im Bereich Pocking (Entlastung um ca. 65 % im Ortsbereich Pocking, siehe Unterlage 1T, Nr. 2.5) mit entsprechenden Entlastungen der dort angrenzenden Wohnbereiche (wesentliche Lärmentlastungen in großflächigen Bereichen), der Lufthygiene und für die Erholungsnutzung entlang dieser Straße.

#### 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 nicht erforderlich, überdies wird durch eine im Bereich der Wohnbebauung vorgesehene Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern die Schadstoffausbreitung gemindert.

#### Erholung

Für die in Autobahnnähe liegenden Orte bzw. Weiler wie Haid, Haidzing, Wollham/Pram, Pfaffing, Edt, Prenzing, Oberindling, Niederindling und Königswiese werden trotz Lärmschutzmaßnahmen in Teilabschnitten die Lärmbelastungen in Siedlungsnähe zunehmen, wodurch der „Feierabenderholungsraum“ für die Bevölkerung stark beeinträchtigt wird.

Deutliche Beeinträchtigungen von Sichtbeziehungen insbesondere für Erholungssuchende sowie des Wohnumfelds sind in den Trassenabschnitten zu erwarten, in denen die geplante A 94 in Dammlage verlaufen wird. Daneben können auch die Überführungsbauwerke für querende Straßen und die Seitenablagerungen als Sichtbarriere wirken.

Der Betrieb des Modellflugplatzes bei Pfaffenhof muss wegen des geringen Abstands zur Autobahn eingestellt werden.



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

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 wird auch ein Teil des für den ostbayerischen Raum bedeutsamen Brutgebietes des Kiebitzes überbaut und beeinträchtigt. Daneben sind in geringem Umfang auch Wald- und Biotopflächen betroffen. Für an die Baumaßnahme angrenzende Biotopflächen sind bau- und verkehrsbedingte Auswirkungen (Lärm, Abgase, Unfälle) zu erwarten.

In Bezug auf das landschaftliche Funktionsgefüge entstehen durch die geplante Trasse neue Zerschneidungswirkungen für Lebensräume (u. a. Kiebitz-Brutreviere) sowie für Wander- und Austauschbeziehungen. Die Konfliktintensität bei der Beeinträchtigung durch Flächeninanspruchnahme ist daher als „hoch“ einzustufen.

### Beeinträchtigung von Funktionsbeziehungen

Die auf der Pockinger Heide und v. a. im Bereich „Königswiese“ und westlich davon in der Beeinträchtigungszone der A 94 vorkommenden Kiebitz-Brutpaare müssen sich zum großen Teil neu orientieren und auf benachbarte, ausreichend von der A 94 entfernte und als Lebensraum geeignete Flächen ausweichen. Die durch Bau und Betrieb der A 94 bzw. durch Überbauung und Abnahme der Habitat-Eignung in der Beeinträchtigungszone bedingten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von rechnerisch insgesamt ca. 32 Brutpaaren werden durch Neuanlage eines zusammenhängenden, großflächigen Ausweichlebensraumes auf einer nördlich der A 94 gelegenen Teilfläche des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking ausgeglichen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A13/CEF). Zur Neuschaffung von optimierten Kiebitz-Lebensräumen werden hier nach großflächiger und tiefer Absenkung des Geländes auf grundwassernahen Standorten flache Mulden (wasserüberspannte Mulden/Seigen und Vernässungsbereiche) und extensiv genutzte Wiesenflächen (Nass- und Feuchtwiesen) sowie Frisch- und Magerwiesen auf den Böschungen angelegt.

Durch die Verbreiterung der Überführung des öffentlichen Feld- und Waldweges (BW K 28/1) zur Gestaltung einer Fledermaus-Querungshilfe mit begleitenden Pflanzstreifen und Irritationsschutzwänden sowie die Anlage von zuführenden Leitstrukturen wird die Unterbrechung und Beeinträchtigung von Leitstrukturen für Fledermäuse und andere Tiere im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes minimiert.

Die Beeinträchtigung des landschaftlichen Funktionsgefüges durch Zerschneidung ist insgesamt als „hoch“ einzustufen.

### 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:

- Zauneidechse
- Mäusebussard
- Rebhuhn
- Sperber
- Turmfalke
- Waldohreule

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 „hoch“ 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

Der Grundbedarf einschließlich Ausgleichsflächen beträgt 234 ha.

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 49 ha ist der maßgebliche Eingriff in die Regelungs-, Produktions- und Lebensraumfunktionen des Bodens. Dabei ergeben sich folgende Konfliktintensitäten:

| <b>Auswirkungen</b>                                  | <b>Fläche</b> | <b>Konfliktintensität</b> |
|------------------------------------------------------|---------------|---------------------------|
| Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten Böden  | 41,0 ha       | gering                    |
| Versiegelung von forstwirtschaftlich genutzten Böden | 1,9 ha        | mittel                    |
| Versiegelung von bestehenden Straßennebenflächen     | 5,5 ha        | gering                    |
| Versiegelung von naturnahen Lebensräumen             | 0,7 ha        | hoch                      |

Zudem werden weitere ca. 83 ha dauerhaft überbaut (u. a. mit Straßendämmen und Straßeneinschnitten, Lärmschutzwällen, Seitenablagerungen und einer Entwässerungsanlage). Die Überbauung von überwiegend gewachsenen Böden, etwa im Bereich von Damm- und Einschnittböschungen, führt zu mittleren Belastungen, da Böden sich hier langfristig wieder entwickeln und damit auch die Bodenfunktionen teilweise wieder erfüllen können.

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

#### **2.2.4 Schutzgut Wasser**

##### Umweltqualitätsziele u. a.

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

##### Fachrechtliche Standards u. a.

Straßenabwasser: §§ 12 und 55 ff. WHG

Retentionsräume: §§ 77 und 78 Abs. 4 WHG

##### Oberflächengewässer

Für den Ausbach ergibt sich eine geringfügige Zunahme des Gefährdungspotentials durch verkehrsbedingte Auswirkungen, weil der Ausbach von der A 94 gequert wird. Mit der Verkehrsverlagerung von der bestehenden B 12 auf die Autobahn ist trotz der höheren Verkehrsbelastungen insgesamt wegen der geringeren Unfallgefahr auf der Autobahn auch eine Abnahme des Verkehrsunfallsrisikos verbunden.

Durch den Bau der A 94 und der zu verlegenden Straßen gehen rd. 24.100 m<sup>3</sup> an Hochwasserretentionsraum in den Überschwemmungsgebieten von Rott und Inn verloren. Dieser Verlust kann jedoch ausgeglichen werden, sodass die Beeinträchtigung der Oberflächengewässer insgesamt „gering“ ist.

##### Grundwasser

Auf etwa den ersten 500 m des Planfeststellungsabschnittes der A 94 und im Überleitungsbereich zwischen der B 12 und der A 94 wird das im Einschnittsbereich der Straße anfallende Niederschlagswasser in Rohrleitungen gesammelt und in die Versickerungsanlage bei Bau-km 26+250 geleitet, vorgereinigt und in den Untergrund versickert. Somit kann eine Verunreinigung des Grundwassers weitgehend vermieden werden.

In den folgenden Abschnitten der A 94 sowie bei allen anderen neu zu bauenden und anzupassenden Straßen wird das Oberflächenwasser über Bankette und Böschungen großflächig abgeführt und breitflächig versickert bzw. in Versickermulden mit bewachsener Oberbodenzone eingeleitet und dort in den Untergrund versickert, wobei das anfallende Wasser bei der Passage durch den belebten Boden gereinigt wird.

Die geplante Entwässerung entspricht damit 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.

Wasserschutzgebiete werden von der Straßenplanung nicht berührt.

Insgesamt ergibt sich daher nur eine geringfügige Zunahme des Gefährdungspotenzials für die grundwassernahen Standorte durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle).

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

## 2.2.5 Schutzgut Luft und Klima

### Umweltqualitätsziele u. a.

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

### Fachrechtliche Standards u. a.

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

| Auswirkungen                  | Konfliktintensität |
|-------------------------------|--------------------|
| Beeinträchtigung durch Abgase | gering             |

Die ermittelten Immissionen der Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Partikel (PM<sub>10</sub>) und Kohlenmonoxid (CO) wurden auf Einhaltung der Grenzwerte nach der 39. BImSchV untersucht. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass ein Überschreiten der Grenzwerte für die Schadstoffkonzentrationen NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und CO selbst bei der nächstgelegenen Bebauung nicht gegeben ist.

Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs auf der A 94 nicht zu erwarten.

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 u. a.

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

Fachrechtliche Standards u. a.

LEP, Teil B I 2

| Auswirkungen                                                                                                                                                | Konfliktintensität |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Führung der Autobahn in hoher Dammlage von Bau-km 34+400 bis Bauende                                                                                        | hoch               |
| Lärmschutzwälle bzw. Seitenablagerungen                                                                                                                     | mittel             |
| Großflächige Geländeabsenkung mit bis zu ca. 10 m Tiefe im Bereich der vorgezogenen anzulegenden Kiebitz-Ausgleichsfläche A13/CEF                           | hoch               |
| Zwei bauzeitliche Massenablagerungen mit bis ca. 21 m bzw. ca. 28 m Höhe im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes mit Baustraße zum Massentransport | mittel             |

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und damit auch der Erholung und des Naturgenusses können durch die Ausgleichsmaßnahmen A2, A3, A8, A9, A10, A12 und A15 und durch die Einbindung der technischen Bauwerke kompensiert werden. Weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, der Erholung und des Naturgenusses werden durch die Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den Straßenbegleitflächen sowie im Straßennahbereich (G-Flächen) kompensiert.

Mit der Realisierung der gesamten genannten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist der mit dem Bauvorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 15 BNatSchG ausgeglichen. Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Andere Maßnahmen im Sinne des § 15 Abs. 3 BNatSchG scheinen nicht geeignet.

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

**2.2.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter**

Umweltqualitätsziele u. a.

DSchG

| Auswirkungen                             | Anzahl | Konfliktintensität |
|------------------------------------------|--------|--------------------|
| Baudenkmal                               | 1      | gering             |
| Bodendenkmäler                           | 5      | hoch               |
| Überbauung landwirtschaftlicher Flächen  | 71 ha  | hoch               |
| Überbauung forstwirtschaftlicher Flächen | 3 ha   | gering             |

Im Untersuchungsgebiet sind einzelne Gebäude innerhalb der Orte und Siedlungen Leithen, Wollham, Pfaffing, Prenzing, Oberindling, Niederindling und Frimhöring sowie die zu Mittich gehörende Wallfahrtskirche St. Koloman als Baudenkmäler ausgewiesen. Die Konfliktintensität bei den Baudenkmälern wird als „gering“ eingestuft.

Zahlreiche bekannte Bodendenkmäler und Bodendenkmal-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**

Der Neubau der A 94 verursacht trotz der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen noch eine hohe Konfliktintensität auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen und mittlere Konfliktintensitäten bei den Schutzgütern Mensch, 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 Planung (grundsätzliche Ausführungen)**

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

#### **3.2 Abschnittsbildung**

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) wurde in mehrere Streckenabschnitte unterteilt, 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 Rechnung.

Die planungsrechtliche Abschnittsbildung ist als ein Mittel sachgerechter und überschaubarer Gliederung planerischer Problembewältigung zulässig (vgl. BVerwG vom 23.11.2007, 9 B 38.07). Sie unterliegt dabei der Prüfung, ob sie sich innerhalb der planerischen Gestaltungsfreiheit hält, der insbesondere durch das Abwägungsgebot Grenzen gesetzt werden. Sie darf nicht von sachwidrigen Erwägungen bestimmt werden, sondern muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen. Darüber hinaus bedarf der planfestgestellte Teilabschnitt der eigenen Planrechtfertigung. 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.

Der Teilabschnitt muss eine eigenständige - wenn auch nicht in vollem Umfang die ihm in der Gesamtplanung zugeordnete - Verkehrsfunktion besitzen. Damit soll gewährleistet werden, dass durch die Abschnittsbildung kein Planungstorso entsteht, wenn sich das Gesamtkonzept der Planung im Nachhinein als nicht realisierbar erweisen sollte. Die Aufteilung in Abschnitte führt zwar dazu, dass zwischen Baubeginn des Planvorhabens bei Bau-km 26+275 und Str.-km 34,680 der bestehenden B 12 auf etwa 800 m eine vorläufige Verkehrsführung mit Anbindung der A 94 an die bestehende B 12 notwendig ist, sofern der Abschnitt Malching - Kirchham nicht zeitgleich oder früher hergestellt werden kann. Mit den Bauarbeiten im Abschnitt Malching - Kirchham wurde jedoch bereits im Juli 2016 begonnen. Am

Ende des Planfeststellungsabschnittes erfolgt die Verknüpfung der A 94 mit der A 3. Die Gefahr, dass ein sog. Planungstorso entsteht, ist nicht gegeben.

Im Rahmen der Abschnittsrechtfertigung ist darüber hinaus zu prüfen, ob dem Gesamtkonzept in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen (BVerwG vom 28.2.1996 - 4 A 27/95; BVerwG vom 19.5.1998 - 4 A 9/97). Derartige Hindernisse sind im Raumordnungsverfahren und in der Zwischenzeit nicht bekannt geworden (siehe C 1.2).

### **3.3 Planrechtfertigung**

Durch die Aufnahme der Gesamtstrecke der A 94 zwischen München und Pocking (A 3) in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (gemäß der Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016, BGBl. I S. 3354) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses nach Maßgabe dieses Bedarfsplanes fest.

Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung verbindlich (§ 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG). Die gesetzgeberische Entscheidung bezieht sich auf den Verkehrsbedarf, beinhaltet jedoch keine Festlegung der Realisierungsvariante. Die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens wird mit der Aufnahme in den Bedarfsplan nicht vorweg genommen. Es sind alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange abzuwägen. Der Verkehrsbedarf stellt nur einen unter vielen Belangen dar, die bei einer Straßenplanung zu berücksichtigen sind. Ob er sich in der Gesamtabwägung durchsetzt, hängt von seinem Gewicht und von der Bedeutung der Belange ab, die gegen das Vorhaben sprechen.

Das Vorhaben, das im Bedarfsplan als vordringlicher Bedarf ausgewiesen ist, dient dem Gemeinwohl. 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. 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. Mit dem 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 die Stadt Pocking vom erheblichen Durchgangsverkehr im Zuge der bestehenden unzureichenden Bundesstraße 12 entlastet werden. Pocking wird von der stark befahrenen B 12 auf eine Länge von 3 km mittig durchschnitten. Die Reduzierung der Trennwirkung der B 12 im Ortsbereich von Pocking und die spürbare Entlastung der Anwohner von Lärm und Abgasen ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1T der Planfeststellungsunterlagen).

Über die geplante 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 Bereich Pocking ergibt sich für das Jahr 2030 im Fall einer durchgehend fertiggestellten Autobahn A 94 und bei Berücksichtigung der geplanten Westumfahrung Pocking (St 2117) im Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von 18.600 Kfz/Tag zwischen den Anschlussstellen B 12 bei Kirchham und PA 58 bzw. 23.000 Kfz/Tag zwischen den Anschlussstellen PA 58 und B 12/B 388 östlich Pocking. Von der Anschlussstelle B 12/ B 388 bis zum Autobahnkreuz A 3/A 94 wird mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von 31.100 Kfz/Tag gerechnet. Ab dem Autobahnkreuz bis zur Anschlussstelle Mittich (B 512) nimmt die Verkehrsbelastung auf 7.300 Kfz/Tag ab.

Die werktäglichen Verkehrsbelastungszahlen sind in der Planunterlage in den Anhängen 1.1 bis 1.3 zum Erläuterungsbericht dargestellt. Die vorliegenden Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2015 für die Bundesstraße 12 bestätigen diese Prognoseergebnisse.

Die geplante Autobahn verläuft weitgehend parallel zur bestehenden B 12 und wird deshalb diesen Straßenzug fast vollständig vom hohen Fern- und Regionalverkehrsanteil entlasten. In Pocking wird mit Fertigstellung des Planvorhabens (Abschnittes) sofort eine starke Entlastungswirkung eintreten. Für das Jahr 2030 ist auf der jetzigen B 12 eine Verkehrsbelastung von etwa 6.600 Kfz/Tag zu erwarten. Ohne A 94 müsste mit deutlich mehr als 20.000 Fahrzeugen am Tag gerechnet werden. Auch westlich und östlich von Pocking wird die Verkehrsbelastung der B 12 auf bis zu ¼ abnehmen.

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 A 3 Richtung Deggendorf bzw. ab Deggendorf die A 92 Richtung München zur Verfügung. Weil die A 92 für diese Verkehrsbeziehungen einen relativ großen Umweg darstellt und die A 3 einen erheblichen Schwerverkehrsanteil aufweist, 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 südostbayerischen 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 Bundesstraße mit einem einbahnigen Straßenquerschnitt mit Überholspuren, wie er vom **Bund Naturschutz** in seiner Stellungnahme vom 16.7.2012 gefordert wird, insbesondere auch im Bereich Pocking nicht gerecht. Die künftige Netzfunktion, die Verkehrsbedeutung und die Verkehrsprognose von bis zu 31.000 Kfz/Tag erfordern einen zweibahnigen vierstreifigen Autobahnquerschnitt mit entsprechender Gradientenführung sowie den Verzicht auf höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen und eine Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten.

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.

### **3.4 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 Planfeststellungstrasse orientiert sich im Abschnitt Kirchham - Pocking an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Linie bzw. der Linienbestimmung nach § 16 FStrG. Im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse weiter nach Süden in das Standortübungsplatzgelände hinein gelegt und die A 94 quert auf eine Länge von 1,5 km das frühere Übungsplatzgelände. Die Grundinanspruchnahmen aus Privateigentum können damit deutlich reduziert werden und die Neubaustrecke wird auch spürbar kürzer. Im Bereich Prenzing - Niederindling - Anschlussstelle B 12/B 388 läuft die Planfeststellungstrasse westlich der Wahllinie der Raumordnung, um insbesondere die

Immissionsbelastungen in den Orten Prenzing und Niederindling zu reduzieren (Maßgabe 5.8 der landesplanerischen Beurteilung).

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 erreichen. Der Neubau der A 94 steht 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 entspricht das Vorhaben.

#### 3.4.2 Planungsvarianten

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 bei Pocking.

Trassenführungen im Bereich der Stadt Pocking (siehe auch Übersichtslageplan, Unterlage 3T):

### **Pocking Nord**

Die Trasse „Pocking Nord“ würde ab Planfeststellungsbeginn bestandsorientiert im Bereich der B 12 verlaufen, nördlich des Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking von der Bundesstraße 12 nach Nordosten in Richtung Zell und Berg abschwanken, dann im Norden um Pocking herumführen, dabei das Gewerbegebiet „Am Rottwerk“ durchschneiden und anschließend nördlich von Oberindling in die Variante „Pocking Mitte“ übergehen und in der Weiterführung etwa 500 m südlich der bestehenden Anschlussstelle Pocking an die A 3 anbinden. Verkehrstechnisch von Vorteil wäre bei der Lösung die günstige Anbindungsmöglichkeit der St 2117 aus Richtung Norden an die Autobahn und der mögliche Entfall der Westumfahrung von Pocking im Zuge der St 2117. Der Vorhabenträger durfte trotzdem die Trassenführung der Autobahn im Norden von Pocking ausscheiden. Die A 94 müsste nämlich im Nordwesten von Pocking relativ nahe an den Wohnbaugebieten vorbeigeführt werden. Nördlich von Pocking würde die Autobahntrasse sehr nahe an die Rott heranrücken. Die massiven Eingriffe in das Flusstal und das Hochwassergebiet der Rott durch Retentionsraumverlust wären nicht vertretbar. Auch die Durchschneidung des Gewerbegebietes „Am Rottwerk“ wäre äußerst ungünstig.

### **Pocking Mitte**

Die Autobahntrasse „Pocking Mitte“ würde ab Planfeststellungsbeginn bis zum Ortsbereich Pocking bestandsorientiert im Bereich der B 12 verlaufen, dann in Tieflage von bis zu 6 m unter Geländeniveau von West nach Ost auf der Bestandstrasse der B 12 mitten durch das Stadtgebiet Pocking führen. Wie bei der Variante „Pocking Nord“ würde die A 94 ca. 500 m südlich der bestehenden Anschlussstelle Pocking mit der A 3 verknüpft.

Vorteilhaft wären insbesondere die kurze Baulänge der Autobahn sowie der geringere Verbrauch von landwirtschaftlichem Grund. Gewichtige Gründe die gegen einen Neubau der A 94 auf der Trasse der bestehenden B 12 durch die Stadt Pocking sprechen sind insbesondere die fehlenden Entlastungswirkungen in Pocking mit erheblicher Verschärfung der Trennwirkung durch die Autobahn mit hohen Lärmschutzwänden entlang des gesamten Ortsbereichs, der Wegfall der bestehenden B 12 mit Funktion als innerörtliche Hauptverbindungsstraße, der Entfall der Anbindungen innerörtlicher Straßen wegen Platzmangels sowie die Lärmbelastung der anliegenden Wohnbebauung. Trotz aufwendiger aktiver Lärmschutzmaßnahmen könnten die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden und es müssten umfangreiche zusätzliche passive Schutzmaßnahmen erfolgen. Die Autobahn könnte durch die Stadt Pocking nur unter Vollsperrung der Bundesstraße 12 gebaut werden. Zumutbare Ausweichmöglichkeiten auf das bestehende untergeordnete Straßennetz stehen jedoch nicht zur Verfügung. Die von verschiedenen Seiten geforderte Führung der A 94 in einer bis zu 3 km langen Einhausung durch Pocking ist insbesondere auch wegen den hohen Mehrkosten für den Bau und den späteren Unterhalt nicht vertretbar.

Aufgrund der genannten schwerwiegenden negativen Auswirkungen, insbesondere auf die Belange des Siedlungswesens, des Lärmschutzes sowie den baulichen

Umsetzungsproblemen und den Mehrkosten gegenüber der Planlösung durfte der Vorhabenträger auch eine Trassenführung durch die Stadt Pocking „Pocking Mitte“ ausscheiden.

### **Plantrasse**

Die Plantrasse beginnt westlich des Weilers Pfaffenhof bei Bau-km 26+275 in direktem Anschluss an den Neubauabschnitt Malching - Kirchham. Sofern der Abschnitt Malching - Kirchham nicht zeitgleich oder früher hergestellt werden kann (mit den Bauarbeiten wurde im Abschnitt Malching - Kirchham im Juli 2016 begonnen), wird eine vorläufige Verkehrsführung mit Anbindung der A 94 an die bestehende B 12 notwendig. Diese vorläufige Verkehrsführung wäre auch bei den vorher beschriebenen Varianten erforderlich. Die Trasse durchquert dann auf einer Länge von 1,5 km den ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking und führt anschließend in einem weiten Bogen im Süden um die Stadt Pocking herum. Nordöstlich von Pocking endet der Neubau der A 94 mit dem Autobahnkreuz A 3/A 94, das im Bereich der bestehenden Anschlussstelle Pocking (B 12) hergestellt wird. Die A 94 geht schließlich östlich der A 3 bei Mittich in die bestehende B 512 über. Die Plantrasse liegt im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 im Überschwemmungsgebiet von Rott und Inn und es gehen durch das Vorhaben etwa 24.100 m<sup>3</sup> Retentionsraum verloren. Der Hochwasserrückhalteraum kann durch Geländemodellierungen im Bereich des nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes wieder hergestellt werden. Dabei soll auch der Bereich innerhalb der Anschlussrampe als Rückhalteraum genutzt und nordöstlich der A 3 ein Flutgraben erstellt werden, der bei Hochwasser von der Rott geflutet werden kann.

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

- Anknüpfungen an den Autobahnabschnitt Malching - Kirchham (Planfestgestellt mit Beschluss der Regierung von Niederbayern vom 27.8.2015 Nr. 32-4354.11-8/A 94) bei Pfaffenhof sowie Verknüpfung mit der A 3 nordöstlich der Stadt Pocking unter Einbeziehung der B 12 und der B 512
- vorhandene Bebauung in der Stadt Pocking und in den Ortsteilen Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing, Edt, Spitzöd, Wolfing, Prenzing, Pimshof, Schlupfing, Oberindling, Niederindling, Bruckhof und Königswiese sowie in der Gemeinde Neuhaus am Inn in den Ortsteilen Kasöd, Sieghartsmühle, Afham und Mittich
- Kurort Bad Füssing mit den vorhanden Beherbergungs- und Kurbetrieben
- Siedlungsentwicklung im Bereich Pocking
- Kreuzungen mit der Staatsstraße 2117, den Kreisstraßen PA 56, PA 57, PA 58 und PA 65, den Gemeindeverbindungsstraßen Haidzinger Straße, Pfaffing - Wollham, Spitzöderweg, Prenzinger Straße, Afhamer Straße, Gewerbepark Königswiese - B 12, Scheibenlandstraße, „Zufahrt zur B 12“, Goder - Wehrhäuser, Gewerbepark - Afham und dem öffentlichen Feld- und Waldweg Geiselbergerweg im Bereich des Ausbaches
- Anbindungen an die Autobahn (Anschlussstellen PA 58 und B 12/B 388)
- Überschwemmungsgebiete von Rott und Inn
- Fließgewässer Ausbach

- Grundwasserstand im Bereich der Pockinger Heide
- landwirtschaftliche Strukturen
- ökologisch wertvolle Bereiche, insbesondere das biotopreiche Gebiet der „Königswiese“
- Solarpark im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking
- ehemalige Mülldeponie Pfaffenhof

### **Optimierung der Plantrasse gegenüber der Wahllinie der Raumordnung**

Die Linienführung der Planfeststellungstrasse orientiert sich an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse. Im **Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking** am Beginn der Planfeststellung hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Weil die Plantrasse im Vergleich zur Wahllinie der Raumordnung -die zwar auf längere Strecke unmittelbar entlang der B 12 verlaufen würde, dabei aber 700 m in Richtung Pocking ausschwenkt- auch deutlich kürzer ist, kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Eine stärkere Einbeziehung der bestehenden B 12, wie sie von verschiedenen Seiten gefordert wird, kann deshalb vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Im **Bereich zwischen Prenzing, Niederindling und dem Autobahnkreuz A 3/A 94** hat der Vorhabenträger die Trassenführung ebenfalls optimiert. Die Planfeststellungstrasse läuft dort bis zu 400 m westlich der Wahllinie der Raumordnung und mittig zwischen Ober- und Niederindling um insbesondere die Immissionsbelastungen in den Orten Prenzing und Niederindling zu reduzieren. Dies entspricht der Maßgabe 5.8 der landesplanerischen Beurteilung. Im Bereich „Königswiese“ wurde die A 94 im Vergleich zur Wahllinie näher zur bestehenden B 12 gelegt, um Beeinträchtigungen dieses biotopreichen Gebietes zu minimieren (Maßgabe 1.7).

Geprüft wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens auch eine Verknüpfung von A 3 und A 94 über ein Autobahndreieck, das etwa 500 m südlich der bestehenden Anschlussstelle Pocking (**Variante Anschluss A 3 Süd**) liegen würde. Das Autobahndreieck läge nur etwa 150 m von Afham entfernt und würde die dortige Wohnbebauung unverhältnismäßig stark beeinträchtigen. Ferner würde die Trasse der A 94 den Kernbereich der „Königswiese“ durchschneiden. Innerhalb des intensiv landwirtschaftlich genutzten Raumes stellt die „Königswiese“ den biotopreichsten Lebensraum im Verlauf des gesamten Streckenabschnitts dar. Die Variante entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung (A 1. 2 der Landesplanerischen Beurteilung) und wurde vom Vorhabenträger aus den genannten Gründen nicht weiterverfolgt.

### **Lage und Ausgestaltung der Anschlussstelle B 12/B 388, Knotenbündelung mit dem Autobahnkreuz**

Die Anschlussstelle B 12/B 388 wurde im Vergleich zur Raumordnung weiter nach Osten in Richtung Autobahnkreuz A 3/A 94 verschoben. Das ist sinnvoll, weil damit eine kürzere Anbindung des Gewerbeparks Königswiese an die Autobahnen A 3/ A 94 möglich ist und die mit der in der Raumordnung vorgesehenen Lösung verbundenen negativen Auswirkungen auf den Ortsteil Königswiese sowie den ökologisch wertvollen Bereich um den Ausbach vermieden bzw. deutlich reduziert werden können.

Nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA 2008 ist zwischen dem Autobahnkreuz und der Anschlussstelle ein Mindestabstand einzuhalten, der sich aus den Abstandsanforderungen der wegweisenden Beschilderung ergibt. Mit den geplanten Anschlussästen auf der Südseite der B 12/B 388 kann dieser Mindestabstand eingehalten werden. Die Lage der Anschlussäste ist auch aus verkehrlicher Sicht richtig. Die starken Hauptströme von der B 12 zur A 94 bzw. von der A 94 zur B 12 können im südlichen Ast als Rechtsabbieger und im nördlichen Ast über den Kreisverkehrsplatz leistungsfähig abgewickelt werden. Darüber hinaus können bei der Planlösung die neue Kreisstraße westlich der A 94 und die GVS östlich der A 94 vernünftig angebunden werden.

Östlich von Pocking muss die A 94 über den Ausbach und den öFW Geisbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 überführt werden. Die Höhenlage der Bundesstraße ist etwa geländegleich geplant. Würde man die Straße absenken, müssten technisch aufwendig herzustellende und auf Dauer zu unterhaltende Entwässerungsanlagen errichtet werden. Würde die Autobahn in Tieflage geführt und die Bundesstraße überführt, müsste die Autobahn einschließlich Teilbereiche der Anschlussstellenrampen wegen des anstehenden Grundwassers mit einer Grundwasserwanne ausgebildet werden. Ein möglichst ausgewogener Höhenverlauf der Autobahn ist bei der Trassierung zu beachten.

Die Detailausgestaltung der geplanten Anschlussstelle entspricht dem notwendigen Standard. Die Fahrstreifenbreiten sowie die Straßenausrundungsradien der Ausfahrampen sind sachgerecht. Eine weitere Reduzierung des Ausbaustandards ist im Hinblick auf die notwendige Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der Autobahnanschlussstelle nicht vertretbar.

Auch eine schonendere Ausgestaltung des Autobahnkreuzes ist aus Gründen der Verkehrsabwicklung und der Verkehrssicherheit nicht möglich. Insbesondere ist eine „Knotenbündelung“ der Anschlussstelle B 12/B 388 mit dem Autobahnkreuz, wie sie zur Flächeneinsparung u. a. von der **Kanzlei Labbé** und vom **Bund Naturschutz** gefordert wird, wegen der erheblichen Nachteile gegenüber der Planlösung nicht vertretbar bzw. sinnvoll. Die Anforderungen an Autobahnknotenpunkte gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) hinsichtlich Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit könnten dabei nur unzureichend erfüllt werden. Auch der große bauliche Aufwand, der Grundbedarf sowie die Höhenentwicklung sprechen gegen eine solche Lösung.

### **Lage und Ausgestaltung der Anschlussstelle PA 58**

Der Vorhabenträger hat die Autobahnanschlussstelle PA 58 aus Gründen der Eingriffsminimierung möglichst bestandsorientiert im Bereich der bestehenden Kreisstraßenverbindung Bad Füssing - Pocking platziert. Diese Kreisstraße PA 58 ist heute schon die Hauptverbindung zwischen Bad Füssing und Pocking sowie zur Bundesstraße 12 (Pocking) und weiter Richtung A 3 und Passau. Die Planlösung stellt sicher, dass die Hauptverkehrsbeziehung Bad Füssing - Passau/Passau - Bad Füssing dabei am verkehrssichersten und leistungsfähigsten (ohne Linksabbiegevorgänge auf der auch künftig stark befahrenen Kreisstraße PA 58) abgewickelt werden kann. Nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA 2008, Ziffer 6.2.2 sind ferner zwischen Ausfahrten/Einfahrten von Knotenpunkten und Rastanlagen Mindestabstände einzuhalten. Durch diese Mindestabstände soll sichergestellt werden, dass sich ein zwischen Knotenpunkt und Rastanlage möglichst unbeeinflusster Verkehrsablauf ergibt.

Die geplante Anschlussstelle ist nach Aussage im Verkehrsgutachten nach ihrer Lage richtig und leistungsfähig.

Die Details der Anschlussstelle entsprechen dem notwendigen Standard. Die Fahrstreifenbreiten sowie die Straßenausrundungsradien der Ausfahrrampen sind sachgerecht. Eine weitere Reduzierung des Ausbaustandards ist im Hinblick auf die notwendige Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der Autobahnanschlussstelle nicht vertretbar.

### **PWC Anlage, Stützpunkt und Park- und Ride- Parkplatz**

Zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer und der Einhaltung der notwendigen Ruhepausen ist am Beginn des Planfeststellungsabschnittes westlich des Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking beidseits der A 94 je eine unbewirtschaftete Rastanlage mit etwa 20 Pkw- und 20 Lkw-Stellplätzen und einem WC-Gebäude geplant. Die Lage der PWC-Anlage fügt sich in das Gesamtkonzept des Vorhabenträgers zu den bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen ein. Die Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS), Ausgabe 2011 gehen von einem Regelabstand von 15 bis 20 km, bei geringem Fernverkehr von ca. 25 km aus.

Das Standortkonzept für unbewirtschaftete Rastanlagen an der A 94 sieht PWC - Anlagen im Bereich Forstinning, Unterstollnkirchen, Seibersdorf, Staudach (bei Prienbach) und westlich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking vor. Neben den PWC-Anlagen soll an der A 94 im Bereich Mühlendorf am Inn eine Tank- und Rastanlage entstehen.

Etwa 2,5 km nördlich der Anschlussstelle Pocking besteht an der A 3 beidseits der Autobahn eine PWC - Anlage. Die nächstgelegene Tank- und Rastanlage „Donautal“ an der A 3 befindet sich westlich von Passau (20 km von der Anschlussstelle Pocking entfernt). Südlich der Anschlussstelle Pocking bis zum Grenzübergang bei Suben (5 km) gibt es keine Rastanlage an der Autobahn.

Für den Straßenbetriebsdienst ist im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 die Errichtung eines Stützpunktes (Salzladestation, Einstellhalle für Fahrzeuge mit Sozialraum) vorgesehen. Auch ein Park- und Ride- Parkplatz mit 72 Pkw-Stellplätzen soll dort als Ersatz für den baubedingt entfallenden Parkplatz an der A 3



errichtet werden. Die Anlagen werden eingriffsschonend zwischen A 94 und Kreisverkehrsplatz errichtet. Der geplante Standort des Stützpunktes im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 hat den Vorteil, dass von der Autobahnmeisterei Passau künftig sowohl Betriebsstrecken der A 94 als auch der A 3 günstig versorgt werden können. Insbesondere die Umlaufzeiten der Winterdienstfahrzeuge können optimiert werden. Auch der Park- und Ride- Parkplatz nordöstlich von Pocking in der Nähe des Autobahnkreuzes A 3/ A 94 liegt günstig und kann, genauso wie der Park- und Ride- Parkplatz, über den Kreisverkehrsplatz verkehrssicher erschlossen werden.

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

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes für den Neubau der A 94 entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens 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“. 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.

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 (mit Ausnahme der ggf. erforderlichen Überleitungsstrecke am Beginn der Planfeststellung sowie des Autobahnkreuzes bzw. der dortigen Überleitung der A 94 in die bestehende Bundesstraße 512). 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. Nachdem im Bereich der PWC-Anlagen ein Geh- und Radweg unter der Autobahn unterführt werden muss, verläuft die Gradiente zwischen Bau-km 28+300 und 33+000 etwa zwei Meter unter Geländeneiveau. Eine tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Östlich von Pocking muss die A 94 über den Ausbach und den öFW Geisbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 überführt werden. Die Höhenlage der Bundesstraße ist etwa geländegleich geplant. Würde man die Straße absenken, müssten technisch aufwendig herzustellende und auf Dauer zu unterhaltende Entwässerungsanlagen errichtet werden. Würde die Autobahn in

Tiefelage geführt und die Bundesstraße überführt, müsste die Autobahn einschließlich Teilbereiche der Anschlussstellenrampen wegen des anstehenden Grundwassers mit einer Grundwasserwanne ausgebildet werden. Ein möglichst ausgewogener Höhenverlauf der Autobahn ist bei der Trassierung zu beachten.

Der gewählte zweibahnige, vierstreifige Straßenquerschnitt ist notwendig um das im Bereich Pocking für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen von bis zu 31.000 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 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 auch mit diesem Querschnitt hergestellt und der an das Planvorhaben anschließende derzeit im Bau befindliche Abschnitt Malching - Kirchham wird ebenfalls diesen Straßenquerschnitt erhalten. Insoweit ist es vernünftig, auch im Abschnitt Kirchham - Pocking 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). Elf Straßenüberführungen und sieben Unterführungsbauwerke (Bundesstraße 388, Staatsstraße 2117, Kreisstraßen PA 56, PA 57, PA 58, PA 65, Gemeindeverbindungsstraßen, öffentliche Feld- und Waldwege und Geh- und Radwege) werden im Zuge des Autobahnbaus erstellt. Bisher bestehende Verkehrsbeziehungen werden also nicht unverhältnismäßig durchtrennt und lange Umwege werden vermieden. Die geplanten Kreuzungsbauwerke sowie die geplanten Kreisverkehre an den Anschlussstellen PA 58 sowie B 12/B 388 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.

Südwestlich von Pocking erfolgt bei Bau-km 28+754 die Anbindung der Kreisstraße PA 58 an die Autobahn mittels eines diagonalen halben Kleeblatts. Die Verbindungsrampen liegen an den für die Abwicklung der Hauptverkehrsströme günstigen Stellen im nordwestlichen und südöstlichen Quadranten. Die Kreisstraße PA 58 erhält nördlich der A 94 einen Kreisverkehrsplatz, an den die Anschlussstellenrampen anbinden. An den Kreisverkehrsplatz soll später die vom Landkreis Passau geplante Verlegung der Kreisstraße PA 58 in Richtung Bundesstraße 12 angeschlossen werden. Diese Planung ist den festgestellten Plänen nachrichtlich dargestellt.

Nordöstlich von Pocking ist bei Bau-km 36+045 mittels eines symmetrischen halben Kleeblatts die Anbindung der B 12/B 388 an die A 94 vorgesehen. Die westliche Verbindungsrampe der Anschlussstelle wird ebenfalls mittels einer Kreisverkehrsanlage mit der B 388 verknüpft.

Eine schonendere Gestaltung der Autobahnanschlussstellen ist aus Gründen der Verkehrsabwicklung und der Verkehrssicherheit nicht vertretbar. Die Dimensionierung erfolgte unter Beachtung der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA, Ausgabe 2008).

Am Beginn des Planfeststellungsabschnitts schließt die A 94 an den im Bau befindlichen Neubauabschnitt Malching - Kirchham an. Soweit dieser Autobahnabschnitt nicht gleichzeitig oder früher als das Planvorhaben fertiggestellt wird, ist eine vorübergehende Überleitung zwischen der A 94 und der bestehenden B 12 notwendig. In diesem Fall wird die A 94 im Bereich des bestehenden Parkplatzes an der B 12 bei Str.-km 34+500 (B 12) mittels eines neu zu bauenden Kreisverkehrsplatzes an die B 12 angeschlossen (siehe Unterlage 7.1, Blatt 1bT). Das Planvorhaben ist also für sich verkehrswirksam.

Am Planfeststellungsende im Bereich der bestehenden Anschlussstelle Pocking der A 3 erfolgt die Verknüpfung mit der A 94 über das geplante Autobahnkreuz A 3/A 94. Das Autobahnkreuz wird in Form eines Kleeblattes ausgebildet und besteht aus vier Schleifenrampen und vier Tangentialrampen jeweils mit dem einspurigen Querschnitt Q 1. Um eine verkehrssichere und leistungsfähige Verflechtung der Verkehrsbeziehungen zu gewährleisten, sind in allen Fahrrichtungen Verteilerfahrbahnen vorgesehen.

Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, ist nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße notwendig, über die der zwischengemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickelt werden kann. Diese künftige Kreisstraßenverbindung beginnt am Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90) und die Kreisstraße PA 7 in die B 512.

Auch eine schonendere Ausgestaltung des Autobahnkreuzes ist aus Gründen der Verkehrsabwicklung und der Verkehrssicherheit nicht möglich. Insbesondere ist eine „Knotenbündelung“ der Anschlussstelle B 12/B 388 mit dem Autobahnkreuz, wie sie im Anhörungsverfahren gefordert wurde, nicht vertretbar (3.4.2).

Der erhebliche Massenbedarf von 1,9 Mio. m<sup>3</sup> Schüttmaterial für den Autobahnbau soll hauptsächlich (1,6 Mio. m<sup>3</sup>) über die 42 ha große Seitenentnahmefläche SE auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking durch Kiesabbau bis teilweise in den Grundwasserschwankungsbereich sichergestellt werden. Weil die Fläche nach dem Abbau als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zur Sicherung der lokalen Populationen von Kiebitz, Feldlerche, Wachtel, Wiesenschafstelze und Rebhuhn umgestaltet werden soll und die Maßnahme bereits vor Eintritt der straßenbaubedingten Beeinträchtigungen des vorhandenen Kiebitz-Lebensraumes hergestellt und wirksam sein muss, ist eine Zwischenablagerung der gewonnenen Kiesmassen vor dem Wiedereinbau in die Autobahntrasse notwendig. Die geplanten Zwischenlagerflächen im nördlichen Bereich des Standortübungsplatzes haben den Vorteil, dass sie nahe am Gewinnungsort liegen und Transportwege über eine

temporäre Baustraße kurz sind. Öffentliche Straßen müssen nicht in Anspruch genommen werden. Auch beim Straßenbau kann der Transport eingriffsschonend weitgehend über die Autobahntrasse erfolgen. Die benötigte Grundstücksfläche für die Seitenentnahme ist im Eigentum des Vorhabenträgers. Die ursprünglich geplante Grundinanspruchnahme für die Seitenentnahme „Prenzing“ kann also entfallen.

Der Regionalplan Donau-Wald enthält in B IV 1.1 einen Grundsatz, wonach Abbauvorhaben auf die im Regionalplan dargestellten Vorrang- und Vorbehaltsgebiete gelenkt werden sollen. In der Begründung zu B IV 1.1 wird allerdings auch festgestellt, dass aus einer Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten nicht abgeleitet werden kann, dass der Abbau von Bodenschätzen außerhalb davon unzulässig sei. Grundsätze der Raumordnung sind der Abwägung zugänglich.

Anlass und Ziel der Maßnahme auf Teilflächen auf dem ehemaligen Standortübungsgelände ist die Neuschaffung von Kiebitzlebensräumen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A13/CEF). Die in den Planunterlagen vom 31.05.2012 vorgesehene Kiebitz-Ausgleichsfläche A11/CEF hätte private (landwirtschaftliche) Flächen betroffen. Durch die Verlagerung der Ausgleichsfläche auf das in öffentlicher Hand befindliche ehemalige Standortübungsgelände können die privaten Betroffenen sowohl durch den Wegfall der Ausgleichsfläche A11/CEF als auch der Seitenentnahmefläche bei Prenzing erheblich reduziert werden. Der Abbau soll auch nicht dauerhaft erfolgen, sondern voraussichtlich innerhalb eines Jahres. Im Rahmen der unmittelbar anschließenden Renaturierung der Seitenentnahmefläche werden großflächig neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen entwickelt, hier unter Berücksichtigung der speziellen Anforderungen an die Lebensraumgestaltung für den Kiebitz und weitere Vögel der Agrarlandschaft.

Zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer und der Einhaltung der notwendigen Ruhepausen ist am Beginn des Planfeststellungsabschnittes westlich des Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking beidseits der A 94 je eine unbewirtschaftete Rastanlage mit etwa 20 Pkw- und 20 Lkw-Stellplätzen und einem WC-Gebäude geplant. Gemäß den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen - ERS (Ausgabe 2011) beträgt der Regelabstand zwischen den Aus- und Einfahrten von Rastanlagen und den Ein- und Ausfahrten von Knotenpunkten mindestens 1.100 m.

Die südliche und die nördliche PWC-Anlage können nicht, wie gefordert, weiter in östliche Richtung in die Ausbuchtung des Solarparks bzw. in das Gelände des früheren Standortübungsplatzes verschoben werden. Mit einem Abstand von rund 1.100 m zwischen der PWC-Anlage und der Anschlussstelle PA 58 wird diese Vorgabe der ERS gerade noch eingehalten. Ein Bau der nördlichen PWC-Anlage auf dem Gelände des früheren Standortübungsplatzes würde daneben den Zielen der geplanten Ausgleichsmaßnahme A13/CEF widersprechen.

Für den Straßenbetriebsdienst ist im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 die Errichtung eines Stützpunktes (Salzladestation, Einstellhalle für Fahrzeuge mit Sozialraum) notwendig. Auch ein Park- und Ride- Parkplatz mit 72 Pkw-Stellplätzen soll dort als Ersatz für den baubedingt entfallenden Parkplatz an der A 3 errichtet werden. Die Anlagen werden eingriffsschonend zwischen A 94 und Kreisverkehrsplatz errichtet. Auch der Park- und Ride- Parkplatz nordöstlich von Pocking in der Nähe des Autobahnkreuzes A 3/ A 94 liegt günstig und kann,

genauso wie der Stützpunkt für den Betriebsdienst, verkehrssicher über den Kreisverkehrsplatz erschlossen werden.

Die Trasse der A 94 liegt im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 im Überschwemmungsgebiet von Rott und Inn. Durch das Vorhaben gehen etwa 24.100 m<sup>3</sup> Retentionsraum verloren. Der Hochwasserrückhalteraum kann durch Geländemodellierungen im Bereich des nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes wieder hergestellt werden. Dabei wird auch der Bereich innerhalb der Anschlussrampe als Rückhalteraum genutzt und nordöstlich der A 3 ein Flutgraben erstellt, der bei Hochwasser von der Rott geflutet werden kann.

#### 3.4.4 Immissionsschutz / Luftreinhaltung / Bodenschutz

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

##### 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. Einen generellen Vorrang des Immissionsschutzes vor anderen abwägungsrelevanten Belangen begründet das Optimierungsgebot nicht (BayVGH Urteil vom 29.06.2006 - 25 N 99.3449, 25 N 01.2039, 25 N 01.2040).

Die Abwehr schädlicher Lärmeinwirkungen durch technische Maßnahmen des Lärmschutzes nach § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV kommt als zweite Stufe erst dann zum Tragen, wenn von einer Lärmvorsorge durch räumliche Trennung abwägungsfehlerfrei abgesehen werden kann (vgl. BVerwG v. 05.12.2008 - 9 B 28/08). 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 Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist,

bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG vom 13.5.2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

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

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

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der A 94 hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Bei der Trassierung und Gestaltung des Vorhabens wurde darauf geachtet, dass durch neue/geänderte Straßen, die PWC-Anlage, dem Stützpunkt für den Betriebsdienst sowie dem Park- und Ride- Parkplatz keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen. Durch eine Änderung der Trassierung (Linie, Höhenlage), den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

Der Neubau der A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) entlastet die Anwohner in Pocking von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen, weil der Durchgangsverkehr der Bundesstraße 12 auf die Autobahn A 94 verlagert wird.

Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die A 94 Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

#### 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.

Die 16. BImSchV ist gemäß §§ 41 - 43 BImSchG die gesetzliche Beurteilungsvorschrift für gewidmete Fernstraßen und Autobahnen einschließlich deren Nebenanlagen und Nebenbetriebe nach § 1 Abs. 4 Nrn. 4 und 5, § 15 Abs. 1 FStrG. Sie findet daher Anwendung auf alle gewidmeten Autobahnflächen einschließlich der Flächen für den Betriebsdienst und der Autobahnparkplätze.

Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen, insbesondere Rastanlagen, dienen den Belangen der Verkehrsteilnehmer, da sie im Interesse der Schnelligkeit und Leichtigkeit des Autobahnverkehrs Gelegenheit zum Rasten ohne Verlassen der Autobahn bieten. Die Erhaltung eines Netzes von Nebenbetrieben liegt als öffentliche Aufgabe im Interesse der Allgemeinheit. Diese Nebenbetriebe sind somit der jeweiligen Autobahn zugeordnet. Sie werden im Wesentlichen nur von solchen Fahrzeugen angefahren, die ohnehin auf der Autobahn unterwegs sind. Die Lärmcharakteristik ist typischerweise nicht von einzelnen Verkehrseignissen oder einem zeitlich engen Zusammenhang vieler Verkehrseignisse geprägt, sondern von einem ständigen Kommen und Gehen, was im Ergebnis der Lärmkulisse des fließenden Autobahnverkehrs sehr nahe kommt.

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).

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Als bauliche Anlagen, die besonders schutzbedürftig sind, werden in Schutzkategorie 1 Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime aufgeführt. Hinsichtlich der Gebietsarten gibt es drei weitere Kategorien.

- Schutzkategorie 2:  
Reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete
- Schutzkategorie 3:  
Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete
- Schutzkategorie 4  
Gewerbegebiete.

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.

Befinden sich Wohngebäude im sog. bauplanungsrechtlichen Außenbereich, d.h. nicht im Innenbereich oder in einem überplanten Gebiet, gilt die besondere Regelung, dass diese immer der Schutzkategorie 3 zuzuordnen sind. Zwar sind Kurheime in der Schutzkategorie 1 im Besonderen genannt. Einem Kurort oder dem umliegenden Erholungsgebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmrichtlinie keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Es wird aber nicht verkannt, dass kennzeichnend für Kur- und Erholungsgebiete auch die „Suche nach Ruhe“ und der Naturgenuss (Radfahren, Wandern etc.) im Umfeld des Kurortes sind, und auch eventuelle Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes als Erholungsbereich in die Abwägung einzubeziehen sind.

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

Die in § 2 der 16. BImSchV getroffene Regelung enthält unter verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausreichende Reserven (BVerwG v. 21.03.1996, DVBl 1996, 916; BVerwG v. 23.11.2001, DVBl 2002, 565).

#### 3.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Die 16. BImSchV regelt für den Neu- und Ausbau von öffentlichen Straßen, dass auf Grundlage einer Prognoseverkehrsmenge der Straßenverkehrslärm berechnet wird. Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastungen auf der A 94 ist die Verkehrsprognose. Diese beruht für den Streckenabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) auf einer aktualisierten Untersuchung von Prof. Dr. Kurzak vom 11.7.2013. Die maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken und die Lkw-Anteile wurden vom Straßenbaulastträger mit den prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) berechnet. Die Ermittlung der Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

Die Berechnung der Schallimmissionen erfolgte vorliegend für den Prognosehorizont im Jahr 2030. In der Erörterung wurde auch der Fall angesprochen, dass die Verkehrsprognose nicht mit der tatsächlichen Entwicklung übereinstimmen könnte. Hierzu kann Folgendes angemerkt werden: Treten nach Unanfechtbarkeit des Plans nicht vorhersehbare (Lärm-)Wirkungen des Vorhabens auf, kann unter den Voraussetzungen des Art. 75 Abs. 2 Satz 2 und 3 BayVwVfG ein Anspruch auf die nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen bestehen, wenn die Prognose zwar einwandfrei war, aber von der tatsächlichen Entwicklung nicht bestätigt wurde (sog. fehlgeschlagene Prognose). Voraussetzung ist u. a., dass die tatsächliche Verkehrsbelastung erheblich von der prognostizierten Belastung abweicht. Das ist grundsätzlich der Fall, wenn der prognostizierte Beurteilungspegel um mindestens 3 dB (A) und damit spürbar überschritten wird (vgl. VLärmSchR 97, XII 32).

Die Verkehrsprognose, die auf der Annahme einer durchgehenden Autobahn A 94 zwischen München und Pocking (A 3) basiert und die zwischen den Anschlussstellen AS B 12 (nördlich Kirchham) und AS PA 58 eine Verkehrsmenge von 18.600 Kfz/Tag, zwischen den Anschlussstellen AS PA 58 und AS B 12/B 388 von 23.000 Kfz/Tag, zwischen der Anschlussstelle AS B 12/B 388 und dem Autobahnkreuz A 3/A 94 von 31.100 Kfz/Tag, sowie ab dem AK A 3/A 94 in Richtung Mittich von 7.300 Kfz/Tag im Prognosejahr 2030 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die vorliegenden Ergebnisse der



amtlichen Straßenverkehrszählung 2015 für die Bundesstraße 12 bestätigen die Prognoseergebnisse.

Den Berechnungen liegen folgende Ausgangswerte zugrunde:

- Geschwindigkeiten Pkw auf der A 94 = 130 km/h.
- Geschwindigkeiten Lkw auf der A 94 = 80 km/h.
- Lkw-Anteil auf der A 94 zwischen den Anschlussstellen AS B 12 (nördlich Kirchham) und AS PA 58 tagsüber 15,6 %, in der Nacht 37 %, zwischen den Anschlussstellen AS PA 58 und AS B 12/B 388 tagsüber 13,3 %, in der Nacht 35 %, zwischen der Anschlussstelle AS B 12/B 388 und dem Autobahnkreuz A 3/ A 94 tagsüber 12,3 %, in der Nacht 29 % und ab dem AK A 3/A 94 in Richtung Mittich tagsüber 12,0 %, in der Nacht 20 %.
- lärmindernder Fahrbahnbelag  $D_{\text{StrO}} = - 2 \text{ dB(A)}$  auf der durchgehenden Autobahn A 94 sowie den anzupassenden Straßen.

Im Bereich der PWC-Anlage liegt der Lärmberechnung folgende Verkehrsmenge zugrunde:

Belastung durch Lkw-Verkehr am Tag: 1,5 Bewegungen pro Stunde und Lkw-Stellplatz bei Nacht: 0,5 Bewegungen pro Stunde und Lkw-Stellplatz. Belastung durch Pkw-Verkehr am Tag: 3,5 Bewegungen pro Stunde und Pkw-Stellplatz bei Nacht: 0,7 Bewegungen pro Stunde und Pkw-Stellplatz.

Die Verkehrsbelastung auf dem Stützpunkt der Autobahnmeisterei wurde am Tag mit 6 Lkw mit je 10 Bewegungen pro Stunde sowie bei Nacht mit 6 Lkw mit je 6 Bewegungen pro Stunde angesetzt.

Das Verkehrsaufkommen auf dem geplanten Park- und Ride- Parkplatz musste der Vorhabenträger in der Berechnung nicht ansetzen, weil spürbare Auswirkungen auf die nächstgelegene Bebauung nicht zu erwarten sind. Ausschlaggebend für die Lärmbeurteilung in diesem Bereich ist der Verkehr auf der A 94 und der Autobahnanschlussstelle B12/B388 mit Kreisverkehrsanlage. Auf dem Parkplatz sind die Verkehrsbelastungen in Bewegungen pro Stunde relativ gering und er wird ausschließlich durch Pkw mit nur geringer Fahrgeschwindigkeit genutzt.

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 der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Amtliche Begründung zu § 3 der 16. BImSchV, BR-Drs. 661/89). In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

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

Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

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. Bei der Berechnung können nur die nach der Straßenverkehrsordnung zulässigen Geschwindigkeiten angesetzt werden, da nur die vom bestimmungsgemäßen Gebrauch der Straße herrührenden Lärmimmissionen Beachtung finden können. Soweit sich Kraftfahrer nicht an die Verkehrsregeln halten, hat dies nicht der Vorhabenträger zu verantworten.

#### 3.4.4.1.4 Ergebnis

Das planfestgestellte Autobahnvorhaben ist im Sinne des § 41 BImSchG und des § 1 der 16. BImSchV ein Neubau. Die künftige Lärmsituation im Umfeld des Vorhabens wurde anhand umfangreicher und detaillierter schalltechnischer Berechnungen nach RLS-90 für 77 repräsentative Immissionsorte untersucht. Weil die A 94 im Vergleich zur B 12 deutlich von den bebauten Bereichen abrückt und die durch Pocking 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 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 durch Seitenablagerungen von Oberboden** vorgesehen (siehe auch Planunterlage 11.2, Blatt 1T - 3T):

##### Haid

An der Nordseite der Autobahn wird von Bau-km 30+010 bis 30+915 und an der Südseite der Autobahn von Bau-km 30+085 bis 30+925 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 3,0 m (über Gelände) errichtet.

##### Spitzöd, Prenzing und Oberindling

An der Nordseite der Autobahn wird von Bau-km 30+925 bis 32+490 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 3,0 m (über Gelände), von Bau-km 32+490 bis 33+330 mit einer Höhe von 3,25 m (über Gelände) und von Bau-km 33+330 bis 33+800 mit einer Höhe von 3,25 m (über Straßengradiente) errichtet.

An der Südseite der Autobahn wird von Bau-km 30+940 bis 33+310 ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 3,0 m (über Straßengradiente) errichtet.

Bei der schalltechnischen Berechnung wurden die Höhen der Erdwälle jeweils um 50 cm niedriger angesetzt, um auch bei möglicherweise auftretenden Setzungen auf der sicheren Seite zu sein.

### **Passive Schutzmaßnahmen**

Unter Berücksichtigung dieser vom Vorhabenträger verbindlich herzustellenden Lärmschutzwälle verbleiben im Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking vier Wohnanwesen (IP 3 bei Bau-km 26+530, IP 5 bei Bau-km 28+770, IP 59 und 60 bei Bau-km 36+360 und 36+480) bei denen die Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge in der Nacht überschritten werden. Die Tagwerte sind bei allen Immissionsorten eingehalten. Aktive Schutzmaßnahmen zur Einhaltung auch der Nachtwerte für diese Gebäude wären wirtschaftlich unverhältnismäßig. Danach besteht für diese vier Anwesen grundsätzlich Anspruch auf passiven Lärmschutz, wenn die schutzbedürftigen Räume nicht durch vorhandene Lärmschutzfenster und ggf. Lüftungsanlagen bereits ausreichend geschützt sind. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabenträger auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen (A 6.1.3).

Über die Höhe der Entschädigung für notwendige Schallschutzmaßnahmen an dem betroffenen Wohngebäude wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden. Die Entschädigungsforderungen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gegenüber dem Vorhabenträger geltend zu machen.

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. Sofern bzw. solange am Planfeststellungsende des Abschnittes Malching - Kirchham 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 keinen höheren Beurteilungspegeln im Ortsteil Osterholzen. Falls bzw. solange dagegen am Planfeststellungsbeginn des Abschnittes Kirchham - Pocking (A 3) eine vorübergehende Überleitung von der A 94 aus Richtung Pocking auf die bestehende B 12 errichtet werden muss, rückt zwar die Überleitungsstrecke geringfügig an Osterholzen heran. Wegen des geplanten Kreisverkehrsplatzes sind aber in diesem Bereich nur geringe Fahrgeschwindigkeiten möglich, so dass auch diese zeitlich beschränkte Übergangslösung im Vergleich zur durchgehenden A 94 zu keinen höheren Beurteilungspegel führen würde.

Das weiter entfernt liegende Anwesen Pfaffenhof wäre von evtl. notwendigen zeitweisen Überleitungen ebenfalls nicht nachteilig betroffen.

Weil die Immissionsgrenzwerte auch bei ggf. notwendigen Überleitungen nicht überschritten werden, war eine gesonderte schalltechnische Berechnung nicht erforderlich.

**Bauliche Änderungen bestehender Straßen:**

Straßen, die als Folge des Autobahnneubaus angepasst werden müssen, kann man nach der maßgebenden Rechtslage nicht im Zusammenhang mit dem Bau der A 94 wie ein Neubauvorhaben betrachten. Diese Straßen sind grundsätzlich getrennt zu behandeln (BayVGH vom 5.7.1994 Az. 8 A 93.40056). Es ist grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden.

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 Änderungen.

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 vorliegend teilweisen erheblichen baulichen Eingriffe in das bestehende Verkehrswegenetz führen nicht zu einer spürbaren Steigerung der Belästigung durch Verkehrslärm an der vorhandenen Wohnbebauung.

Zwischen der Einmündung der B 388 in die B 12 und der Anschlussstelle B 12/B 388 rückt die Bundesstraße von der bestehenden Wohnbebauung ab. Die baulichen Eingriffe stellen dort somit keine wesentliche Änderung im Sinne der Verordnung dar.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der künftigen Kreisstraßenverbindung zwischen der Anschlussstelle B 12/B 388 und der PA 7 ist so gering, dass die Beurteilungspegel unter den Grenzwerten für Lärmvorsorge liegen.

Autobahnkreuz A 3/A 94

Wie ausgeführt sind nach § 41 BImSchG neu zu bauende und wesentlich zu ändernde Verkehrswege grundsätzlich gesondert in den Blick zu nehmen. Führt bei einer einheitlichen Planung in einem engen räumlichen Zusammenhang ein Neubauvorhaben zu einem zwingenden Anpassungsbedarf an einem schon vorhandenen Verkehrsweg, kann aber eine Fallkonstellation vorliegen, bei der eine separierende Lärmbetrachtung mit dem das Fachplanungsrecht prägenden Grundsatz der Problembewältigung nicht vereinbar ist (vgl. BVerwG Urteil v. 19.03.2014 - 7 A 24.12; BVerwG Urteil v. 23.11.2005 - 9 A 28/04).

Da durch die Neubaumaßnahme im Wege einer notwendigen Folgemaßnahme (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) die Anpassung an die kreuzende A 3 notwendig ist, wurden vorliegend von der Planfeststellungsbehörde zusätzlich auch die Lärmwirkungen in Summe im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen auf die Nachbarschaft betrachtet (IP 62, IP 63, IP 64, IP 65, IP 68). Die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/

Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden bei zwei Anwesen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und IP 63 bei Bau-km 37+100 und 37+200) nachts überschritten. Bei den übrigen nächstgelegenen Wohnanwesen (IP 64, 65 und 68), die zusätzlich betrachtet worden sind, kommt es zwar in Summe zu einer Lärmzunahme, aber die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Dies gilt auch für die weiteren Anwesen im Bereich Afham, Mittich und Hartham.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass für zwei Wohnanwesen (IP 62 und 63) ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach festgesetzt wird (A 6.1.3). In den übrigen Fällen werden bei Betrachtung der Lärmwirkungen im Einwirkungsbereich der Autobahnkreuzung auch in Summe die Lärmvorsorgewerte eingehalten. Lärmschutzmaßnahmen können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

#### Anschlussstelle PA 58

Nördlich der A 94 wurden zusätzlich die Lärmauswirkungen auf die im Einwirkungsbereich der Anschlussstelle liegenden Immissionsorte 5 und 6 in Summe betrachtet. Es kommt zwar zu einer Lärmerhöhung, die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) für Dorf-/Mischgebiet am Tag werden jedoch nicht überschritten. Überschritten wird aber an beiden Immissionsorten der Grenzwert von 54 dB(A) in der Nacht, so dass neben dem IP 5 auch für den IP 6 ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach festgesetzt wird (A 6.1.3).

#### Auswirkungen auf andere Straßen

Nach § 41 BImSchG und § 1 der 16. BImSchV ist nur der Lärm erfasst, der von der zu bauenden oder zu ändernden Straße selbst ausgeht. Nimmt als Folge des Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs aber im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. Ausnahmsweise kann sich in einem solchen Fall als Folge einer Reduktion des Planungsermessens ein Anspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen ergeben, und zwar wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft wäre. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV gelten nicht unmittelbar, bieten im Rahmen der Abwägung aber einen Orientierungsmaßstab (BVerwG Urteil v. 17.03.2005 - 4 A 18/04).

Durch die Anbindung der Kreisstraße PA 58 an die A 94 wird südlich der A 94 bis zum Kreisverkehrsplatz in Angering für die PA 58 eine Steigerung von 8.300 auf 13.000 Fahrzeugen täglich prognostiziert. Südlich des Kreisverkehrsplatzes in Angering wird eine Steigerung von 8.600 auf 12.700 Fahrzeugen täglich prognostiziert. Im Bereich des Weilers Angering/Haid ca. 500 m südlich der A 94 in Richtung Bad Füssing liegen mit bis zu 68 dB(A) am Tag und bis zu 59 dB(A) in der Nacht die Lärmpegel bereits deutlich über den für Dorf-/Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerten von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Durch die Verkehrssteigerung käme es zu einer Lärmzunahme von bis zu 2 dB(A).

Die Autobahndirektion hat daher zugesagt, bis ca. 300 m südlich des Weilers Angering/Haid den Fahrbahnoberbau der PA 58 (derzeit Asphaltbeton) zu erneuern. Der Fahrbahnoberbau wird in Asphaltbauweise gem. RStO 12 erfolgen, d. h. es wird lärmarmers Splittmastixasphalt aufgebracht. Damit können im Bereich des Weilers Angering/Haid 2,0 dB(A) in Abzug gebracht werden. Die Zusage der Autobahndirektion wird zum Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses (A 3.6.1). Unter Berücksichtigung dieser lärmmindernden Maßnahme ergeben sich im Bereich Angering/Haid keine zusätzlichen Lärmauswirkungen durch den der A 94 zurechenbaren Verkehr.

Im Bereich der Ortschaft Angering liegen die Lärmpegel im Bestand deutlich niedriger als im Bereich des Weilers Angering/Haid (um bis zu 6 dB(A)). Zwar wird es auch hier infolge der Anbindung der PA 58 an die A 94 zu einer durch die Verkehrssteigerung bedingte Lärmzunahme kommen. Aber auch mit Einbeziehung der Verkehrssteigerung auf der PA 58 werden in Angering die Grenzwerte für Dorf-/Mischgebiet der 16. BImSchV (64 dB(A) Tag, 54 dB(A) Nacht), die als Orientierungswerte im Rahmen der Abwägung herangezogen werden, nicht oder jedenfalls nur geringfügig überschritten. Anders als im Bereich Angering/Haid liegt im Ort Angering selbst keine vergleichbar hohe Lärmbelastung vor. Weitere Lärmschutzmaßnahmen können vom Vorhabenträger daher nicht verlangt werden.

Wie im Erörterungstermin zugesagt, wird die Autobahndirektion Südbayern im Zuge der Bauausführung die im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen der A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWWNr. 6.2.3) um bis zu 1,5 m anheben, so dass die Abschirmung der Autobahn in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

### **Schutz der Lkw-Fahrer vor Lärm während der Ruhezeiten im Bereich des PWC-Parkplatzes**

Zum Schutz der Lkw-Fahrer vor Lärm während der Ruhezeiten werden zwischen der Autobahn und den sehr nah anliegenden Parkflächen des PWC-Parkplatzes 2 m hohe Lärmschutzwälle errichtet. Dadurch kann sichergestellt werden, dass im Parkbereich der Lkw der Immissionsgrenzwert von 65 dB(A) nicht überschritten wird.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit der Lärmberechnungen. Eine weitere zusätzliche Überprüfung, wie sie im Anhörungsverfahren gefordert wurde, wird deshalb nicht für erforderlich gehalten.

### **Baulärm**

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

§ 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV findet auf den baubedingten Verkehrslärm (z. B. provisorische Baustraßen, Umleitungsstrecken) zwar keine Anwendung. Der baubedingte Lärm, d. h. der Lärm der durch die Bauarbeiten selbst (z. B. Maschineneinsatz) oder auch als Folge der Baumaßnahme (z. B. Verkehrsumleitungen) ausgelöst wird, ist aber ein Belang, der in die Abwägung einzustellen ist.

Immissionen, die von Baumaschinen ausgehen, werden nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) bewertet.

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 Geräuschmissionen, 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).

In der AVV-Baulärm sind Immissionsrichtwerte differenzierend nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeit festgelegt. Diese sind allerdings unterschiedlich zur 16. BImSchV geregelt. Für den bauzeitlichen Verkehrslärm (Baustellenverkehr, Baustraßen, Umleitungsverkehr) gibt es keine Richt- oder Grenzwerte.

Durch die Nebenbestimmung 3.2.10 wurde dem Vorhabenträger aufgegeben, die Vorgaben der AVV-Baulärm einzuhalten. Dem Vorhabenträger wurde auch aufgegeben, ein Lärmschutzkonzept für den baubedingten Lärm zu erstellen (insb. bezüglich Transportrouten und Zeiten für den Baustellenverkehr, Betriebszeiten, Baumaschineneinsatz).

Bauarbeiten sind von Anliegern grundsätzlich im Rahmen des Zumutbaren hinzunehmen. Anhaltspunkte, dass die Anforderungen der AVV-Baulärm nicht eingehalten werden könnten oder die Schwelle zur gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts durch den baubedingten Lärm überschritten würde, sind nicht ersichtlich.

Die 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29. August 2002) 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

Das Vorhaben ist auch 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).

Der Vorhabenträger hat anhand des „PC-Berechnungsverfahrens zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“ für vier repräsentative Immissionsorte (3, 30, 60 und 68, siehe Lageplan zum Schallschutz - Unterlage 11.2, Blatt 1T, 2T und 3T) mögliche Belastungen im Prognosejahr 2030 untersucht. 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 nicht zu erwarten. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung durch das Planvorhaben ist nicht zu befürchten. Die Ergebnisprotokolle der Berechnungen liegen dem festgestellten Plan (Unterlage 1T, Anhang 3) bei.

Die Autobahnplanung, die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen 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.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, RLuS 2012“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen unter Grundlage des aktuell gültigen Handbuchs für Emissionsfaktoren, Version 3.3 (HBEFA 3.3), vorgenommen. Durch die Verwendung der Berechnungsgrundlage HBEFA in der aktuellen Version 3.3 sind die höheren Stickstoffoxid Emissionskonzentrationen der Diesel-Pkws „Diesel-Problematik“ mit eingeschlossen. Das Landesamt hat bestätigt, dass beim Planvorhaben lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den zur A 94 nächstgelegenen Anwesen nicht erreicht oder überschritten werden.

#### 3.4.4.3 Bodenschutz/Abfallwirtschaft/Altlasten

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der im Planfeststellungsabschnitt mit bis zu rund 31.000 Fahrzeugen/Tag belasteten Autobahn A 94 werden unter Beachtung der unter A 3.5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen für die Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen.



In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den 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.

Wegen dem Umfang des Planvorhabens und den notwendigen großen Erdmassenbewegungen mit Zwischenablagerung vor dem Wiedereinbau, hat der Vorhabenträger, wie vom **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut** und vom **Bayerischen Bauerverband** im Anhörungsverfahren gefordert, vor Baubeginn eine bodenkundliche Baubegleitung zu bestellen. Auf die Nebenbestimmungen unter A 3.5 wird hingewiesen.

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 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.

#### Altdeponie Pfaffenhof der Stadt Pocking

Das Planvorhaben berührt am Planfeststellungsbeginn die Altdeponie Pfaffenhof der Stadt Pocking. Die Deponie wurde vom Vorhabenträger erkundet. Es wurden überwiegend Erdaushubmaterialien und nur gering belastete Materialien festgestellt.

Die Aushubarbeiten im Bereich der Deponie Pfaffenhof sind durch einen Sachverständigen nach § 18 BBodSchG zu überwachen. Bei den Aushubarbeiten anfallende Verunreinigungen oder verunreinigte Böden sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

Der Wiedereinbau des Aushubmaterials in Lärmschutzwälle (Seitenablagerungen) darf erst nach Begutachtung und in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf erfolgen.

Innerhalb der Deponie darf im Vorhabensbereich anfallendes Niederschlagswasser nicht versickert werden (A 3.5.5).

#### Kampfmittelverdachtsflächen und Kontaminationsverdachtsflächen im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes (Ausgleichsfläche A13/CEF)

Vom Planvorhaben betroffen sind im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes (Grundstücke FlNr. 473, 473/11, 473/15 und 487, jeweils Gemarkung Pocking) sowohl bekannte Kontaminationsverdachtsflächen (KVF) als auch Kampfmittelverdachtsflächen (KMVF). Diese Altlastenverdachtsflächen sind gemäß Bodenschutzgesetz vorab zu erkunden (orientierende Untersuchung, Detailuntersuchung). Der fachliche und räumliche Umfang ist mit dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** und dem **Landratsamt Passau (Bodenschutzrecht/Abfallrecht)** abzustimmen. Die beim Landratsamt Passau vorliegenden Unterlagen (Historische Erkundung mit Einschätzung der Gefährdungspotenziale und räumlicher Lage) sind dabei zugrunde zu legen (A 3.5.6).

Die Aushubarbeiten im Bereich der Kampfmittelverdachtsflächen (KMVF) sind durch einen Sachverständigen nach § 18 BBodSchG zu überwachen. Das Aushubmaterial ist auf die Parameter MKW, PCB, BTEX, LHKW, PAK sowie Halb- und Schwermetalle zu untersuchen. Das Landratsamt Passau und das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf sind von dem Ergebnis zu unterrichten.

Vom Landratsamt Passau wird auch die Hinzuziehung der Kampfmittelaufsicht empfohlen.

Auch im Bereich der Kontaminationsverdachtsflächen (KVF) ist, sofern im Rahmen der Aushubarbeiten die vermuteten Erdtanks aufgefunden werden, umgehend ein Sachverständiger mit Qualifizierung nach § 18 BBodSchG hinzuziehen. Die Tankanlagen sind auszubauen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Das Umfeld der Tanks ist auf die Parameter MKW, Blei und BTEX zu untersuchen. Das Landratsamt Passau und das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf sind von dem Ergebnis zu unterrichten.

### 3.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

#### 3.4.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

#### 3.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im nördlichen Teil des Plangebietes liegt das **FFH-Gebiet DE 7545-371 "Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung"**. Das Planvorhaben liegt außerhalb des FFH-Gebietes, grenzt aber mit der Verbreiterung der A 3 im bestehenden Böschungsbereich direkt an. Im Bereich der „Königswiese“ verläuft die A 94 mit einem Abstand von mind. 500 m parallel zum Gebiet. Um abzuklären, ob das Planvorhaben geeignet ist, die Erhaltungsziele erheblich zu beeinträchtigen und eine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen wäre, wurde eine FFH-Vorprüfung durchgeführt.

Auf die Unterlage zur FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung“ (12.5.1T v. 10.3.2016) wird Bezug genommen. Am 1. April 2016 ist die Bayer. Natura 2000-Verordnung in Kraft getreten. Die Regelungen der Natura 2000-Verordnung beinhalten insbesondere Konkretisierungen in der Gebietsabgrenzung und in den gebietspezifischen Erhaltungszielen. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen des Genehmigungsverfahrens anhand vom Vorhabenträger ergänzend vorgelegter Unterlagen überprüft, ob und in welchem Umfang sich Auswirkungen auf die FFH-Vorprüfung ergeben. Auch wenn sich einzelne Änderungen/Ergänzungen ergeben, haben diese keine wesentlichen Auswirkungen auf die Beurteilungsgrundlagen und das Beurteilungsergebnis der FFH-Vorprüfung.

Im Standarddatenbogen zum FFH-Gebiet werden folgende Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie genannt und bewertet:

- Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitriche-Batrachion
- Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe
- Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*

Prioritäre Tier und Pflanzenarten sind im Gebiet nicht vorhanden.

Im Standarddatenbogen zum FFH-Gebiet werden folgende Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie genannt und bewertet:

- Bitterling, Schrätzer und Grüne Keiljungfer

Im Zuge der Bayerischen Natura 2000-Verordnung wurde der Donau-Kaulbarsch als eine weitere Fischart aufgenommen.

Bei der FFH-Vorprüfung wurden die konkretisierten Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Unterlauf der Rott von Bayerbach bis zur Mündung“ berücksichtigt:

- Erhaltung bzw. Wiederherstellung des Flusses als eine der zentralen, besonders für die Gewässerfauna hochwertigen Lebensadern im Isar-Inn-Hügelland.
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Fließgewässer mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und Callitriche-Batrachion.
- Erhaltung der unverbauten natürlichen oder naturnahen Fluss-, Bach- und Uferabschnitte mit sämtlichen charakteristischen Strukturen wie Steinen, Geröll- und Sandbänken, Gumpen und Uferanbrüchen, Inseln, Weiden- und Erlensäumen, insbesondere Ausprägungen in unbeeinträchtigter Form.
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung einer naturnahen Fließgewässer- und Auendynamik, einer möglichst hohen Gewässergüte (Klasse II) und einer möglichst niedrigen Schwebstoffkonzentration.
- Erhaltung der feuchten Hochstaudenfluren in nicht von Neophyten dominierter Ausprägung und in der gebietstypischen Artenzusammensetzung.
- Erhaltung der Auen-Wälder in ihren verschiedenen Ausprägungen in der gebietstypischen naturnahen Bestockung, Habitatvielfalt und Artenzusammensetzung sowie mit ihrem spezifischen Wasserhaushalt, besonders den naturgemäßen Wasserstandschwankungen und Überflutungen.
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen der Fischarten Schrätzer und Bitterling. Erhaltung der naturnahen Fischbiozönose sowie von reproduzierenden Muschelbeständen.
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung einer dauerhaft überlebensfähigen Population der Grünen Keiljungfer. Erhaltung bzw. Wiederherstellung natürlicher bzw. naturnaher, reich strukturierter Fließgewässerabschnitte mit Habitatstrukturen wie besonnten und beschatteten Gewässerabschnitten, variierenden Fließgeschwindigkeiten und sandigem wie auch kiesigem Substrat.

Beziehungen zu anderen FFH-Gebieten sind im Standard-Datenbogen nicht genannt. Jedoch ist anzunehmen, dass funktionale Beziehungen zu dem räumlich unmittelbar anschließenden FFH-Gebiet „DE 7744-371 Salzach und Unterer Inn“ bestehen.

Untersucht wurden sowohl relevante Wirkfaktoren und Wirkprozesse für unmittelbare als auch für mittelbare Wirkungen.

Unmittelbare Auswirkungen durch den Neubau der A 94 im Abschnitt Kirchham - Pocking einschließlich der Verbreiterung der A 3 im bestehenden Böschungsbereich entstehen für die genannten Lebensraumtypen nicht, da weder bau- noch anlagebedingt ein flächenhafter Eingriff in das FFH-Gebiet erfolgt. Mittelbare Auswirkungen durch Bau, Anlage und Betrieb der A 94 sind aufgrund der großen Distanz zwischen dem Neubauvorhaben und dem FFH-Gebiet ebenfalls auszuschließen.

Lebensräume des Schrätzer, des Bitterling sowie der Grünen Keiljungfer werden durch die geplante Trassenführung nicht überbaut. Die für die Qualität der Lebensräume der genannten Tierarten maßgeblichen abiotischen Faktoren (z. B. Fließgewässerqualität, Schwebstofffracht, etc.) werden durch den Bau der A 94 und die Verbreiterung der A 3 nicht beeinflusst. Der Abstand zwischen dem Neubauvorhaben und dem nächstgelegenen bekannten Vorkommen der Arten beträgt mindestens 500 m; Einflüsse der Straßen auf die relevanten Standortbedingungen sind in dieser Entfernung nicht erkennbar. Einflüsse der naturnah gestalteten Hochwasser-Retentionsflächen bzw. des Flutgrabens sind ebenfalls nicht erkennbar. Beeinträchtigungen der Arten und ihrer Lebensräume und damit der gebietsbezogenen Erhaltungsziele sind damit auszuschließen.

Es werden aufgrund der räumlichen Distanz von mindestens 500 m zwischen der A 94 und dem FFH-Gebiet keine mittelbaren Wirkungen durch neue Bauwerke (Verschattung, Änderungen des Kleinklimas, etc.) entstehen.

Die mit der Bauphase der A 94 verbundenen mittelbaren Wirkungen auf das mindestens 500 m entfernte FFH-Gebiet durch die Störeffekte Lärm, optische Unruhe und Licht sind zeitlich und räumlich eng begrenzt und üben daher keine nachhaltigen Wirkungen auf das FFH-Gebiet aus. Außerdem werden Wirkungen durch den Baubetrieb durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen für Standorte mit hoch anstehendem Grundwasser, an das Baufeld angrenzende Biotopflächen, zu erhaltende Gehölzbestände und geplante Ausgleichsflächen sowie für die Fließgewässer weitestgehend vermieden (s. Kap. 3.1 der Planunterlage 12.5.1T).

Beachtet wurden auch mittelbare Störeffekte durch Lärm und Licht, Wirkungen über den Luftpfad wie Emissionen von Stickstoffverbindungen und Wirkungen über den Wasserpfad wie z. B. durch Spritzwasser und Fahrbahnwasser (z. B. Eintrag von Chlorid).

Berücksichtigt wurden die geplanten Maßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigungen (Seite 8 der Planunterlage 12.5.1T).

Unter Voraussetzung der Umsetzung von Schutzmaßnahmen während der Bauzeit zur Verhinderung von Einträgen in die Gewässer kann eine Beeinträchtigung des NATURA 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch das Projekt ausgeschlossen werden. Die zur Erreichung der Erhaltungsziele für das Gebiet erforderlichen Entwicklungsmaßnahmen werden nicht behindert.

Auch durch das Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung wird als nicht erforderlich erachtet.

Die **FFH-Gebiete** DE 7744-371 "**Salzach und Unterer Inn**" sowie AT 3119000 "**Auwälder am Unterem Inn**" bzw. das **EU-Vogelschutzgebiet** DE 7744-471 "**Salzach und Inn**" und das **EU-Vogelschutz- und FFH-Gebiet** AT 3105000 "**Unterem Inn**" liegen südlich bzw. östlich des Plangebietes für den Neubau der A 94 im Abschnitt Kirchham-Pocking. Die Auswirkungen des Baus der A 94 zwischen Simbach und Pocking wurden in einer für das Raumordnungsverfahren erstellten FFH-Verträglichkeitsstudie untersucht (Büro Dr. Schober 2000). Darin wird für den gesamten Abschnitt festgestellt: "Bei Verwirklichung des Vorhabens unter Einbeziehung der Maßnahmen zur Minimierung ist zu erwarten, dass die ... Lebensräume in das Europäische Netz "Natura 2000" eingebunden werden können. Die Sicherung des Zusammenhanges des Europäischen ökologischen Netzes bleibt unberührt."

Im vorliegenden Plangebiet beträgt der Minimalabstand der A 94 westlich des Autobahnkreuzes zu den Grenzen dieser FFH-Gebiete ca. 3,7 km (bzw. 3,2 km Abstand des AK A 3/A 94) und zu den Grenzen der SPA-Gebiete ca. 5,4 km. Verkehrsbedingte Fernwirkungen können daher ausgeschlossen werden. Potenzielle Eintragsquellen sind die Oberflächengewässer, die von der Trasse gequert werden (Ausbach, Weidenbach). Verschmutzungsrisiken können aber ebenfalls ausgeschlossen werden, da das Fahrbahnwasser über fahrbahnbegleitende Flächen versickert wird. Beeinträchtigungen der Schutzgebiete sind somit nicht zu erwarten. Eine FFH-Vorprüfung war nicht erforderlich.

Die Regelungen der am 1. April 2016 in Kraft getretenen Natura 2000-Verordnung haben keine Auswirkung auf diese Einschätzung.

### **Schutzgebiete nach den §§ 23 - 29 BNatSchG**

Das **Landschaftsschutzgebiet** (§ 26 BNatSchG) "**Thaler Wald**" bei Pfaffing liegt mit seinem äußersten westlichen Rand noch im Plangebiet. Es ist Teil des ABSP-Schwerpunktgebiets Naturschutz "Feuchtgebietsreste der Pockinger Niederterrasse".

Das Landschaftsschutzgebiet umfasst einen in ursprünglicher Form weitgehend erhalten gebliebenen Flussarm des Inn als dieser auf der Höhe der zweiten Terrasse floss. Das Gebiet hat einen relativ hohen Grundwasserstand, so dass tiefere Stellen des aufgelassenen Flussarms Wasser führen. Der Geländeabbruch von der 1. zur 2. Innterrasse und der Randbereich des wasserführenden Altlaufs sind mit Laubwäldern bestockt und weisen anmoorige Wiesen und Schilfflächen auf. Im anschließenden höher gelegenen Teil stehen Fichtenforste.

Im schmalen Randbereich, der im Plangebiet liegt, sind weder Wald noch Schilfflächen oder anmoorige Wiesen vorhanden. Es handelt sich um Acker- und Grünlandflächen, Fischteiche, Staudenfluren, Straßen, Wege und Einzelhöfe. Naturnah sind nur eine Hecke östlich von Pfaffing und zwei kleine Flächen mit Hochstaudenflur auf feuchtem/nassem Standort am Fischteich.

Weitere Schutzgebiete nach den §§ 23 - 29 BNatSchG sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

Im Planungsgebiet sind folgende nach **§ 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG gesetzlich geschützten Biotope** vorhanden.

- Stillgewässer, naturnah, vegetationsfreie Fläche in geschützten Gewässern auf dem ehemaligen Standortübungsplatz
- Magerrasen, basenreich, auf Ausgleichsflächen des Solarparks Pocking
- Initialvegetation auf nassem Standort, kleinbinsenreich, auf dem ehemaligen Standortübungsplatz
- Landröhricht auf dem ehemaligen Standortübungsplatz, an der B 12 im Gebiet „Königswiese“ sowie auf mehreren Flächen im naturnahen Bereich um den Weidenbach
- Hochstaudenflur feuchter/nasser Standorte am Weiher bei Thalau, am Weidenbachufer südöstlich der Anschlussstelle Pocking, am Süden des Ruhstorfer Sees und am Rottufer
- Wärmeliebender Saum am Südrand eines Laubwaldes auf dem ehemaligen Standortübungsplatz
- Ufergehölz naturnaher Fließgewässer an der Rott und an Altwasser an der Rott östlich der A 3
- Eichen-Ulmen-Eschen-Auwald zwischen Haidzing und Angering
- Feuchtgebüsch im Bereich Kiesabbaugebiet westlich Felding sowie am Süden des Ruhstorfer Sees
- Eichen- und Eichen-Hainbuchenwald, trocken-warmer Standort im ehemaligen Standortübungsplatz und nördlich des Ruhstorfer Sees
- Auwald an Fließgewässern in den Uferbereichen von Rott und Ruhstorfer See

**Flächen zum allgemeinen Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen nach § 39 Abs. 5 BNatSchG bzw. Art. 16 BayNatSchG** im Plangebiet

- gewässerbegleitende Gehölzstrukturen am Ausbach, Weidenbach und an einem Altwasser an der Rott östlich der A 3
- Hecken und kleinere Gehölze am westlichen Rand des ehemaligen Standortübungsplatzes, in den Bereichen der Ausgleichsfläche A13/CEF sowie der bauzeitlichen Massenablagerungsflächen, südlich von Edt, bei Oberindling, am Feldweg im Bereich der geplanten Anschlussstelle B 12/ B 388
- Röhrichtbestände im ehemaligen Standortübungsplatz, an der B 12 westlich der AS Pocking
- straßenbegleitende Bäume und Gehölze vor allem an der B 12 bzw. B 512 und der A 3.

Im Plangebiet sind nur kleine Waldflächen sowie Ufergehölze und schmale Auwaldstreifen an Fließgewässern vorhanden. Folgende Flächen sind mit Funktionen nach dem Wald funktionsplan für die Region 12 belegt:

- Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild, für den Immissionschutz, für den regionalen Klimaschutz und für die Gesamtökologie

#### Osterholzer Wald

- für den regionalen Klimaschutz

Waldflächen im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes und naturnahe Hecken südlich von Wollham

- als Biotopwald, für das Landschaftsbild und den regionalen Klimaschutz

Waldbereich südlich Haidzing, kleine Laubmischwaldflächen an Ausbach, Weidenbach und Mühlbach südwestlich und nordöstlich der A 3, Mischwald und Nadelwald östlich und Eichen-Hainbuchenwald nordöstlich des Ruhstorfer Sees, Auwald, Ufergehölze und lineare Gewässerbegleitgehölze an der Rott, Auwald und Ufergehölz naturnaher Fließgewässer sowie ein Feldgehölz beiderseits der Rott westlich der Autobahn A 3

Fast die gesamten landwirtschaftlich genutzten Flächen des Plangebietes sind als Ackerstandorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen ausgewiesen, nur wenige Standorte an der Rott weisen durchschnittliche Erzeugungsbedingungen für Grünlandstandorte auf.

Innerhalb des Plangebietes liegen Anteile von zwei Bereichen, die aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz als "Schwerpunktgebiete des Naturschutzes" abgegrenzt wurden:

- die Rottauen, die mit ihren Vorkommen bedeutsamer Lebensräume sowie Pflanzen- und Tierarten und als Biotopverbundstruktur vorrangig zu erhalten und zu entwickeln sind.
- die Feuchtgebietsreste der Pockinger Niederterrasse mit letzten Resten naturnaher Lebensräume und Strukturen an Bächen, Grabenrändern, Feuchtwäldern, Wiesentälern, Quellgebieten und kleineren Gewässern in der sonst weitgehend ausgeräumten Terrassenlandschaft.

Auf die Planunterlage 12.1.T und den Anhang unter Kap. 2.3 wird Bezug genommen.

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 Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume (§ 39 Abs. 5 BNatSchG; Art. 16 BayNatSchG) aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen nach den in A 3.4 festgelegten Vorgaben beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde wurde im Verfahren beteiligt und hat den Ausnahmen bzw. Befreiungen zugestimmt.

#### 3.4.5.1.2 Artenschutz

##### Allgemeiner Artenschutz

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



Lebensstätten ohne vernünftigen Grund zu beeinträchtigen oder zu zerstören (§ 39 BNatSchG).

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

#### Besonderer und strenger Artenschutz

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

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

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

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

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

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

#### 3.4.5.1.2.1 Zugriffsverbote

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

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-,

Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

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

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

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

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

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

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

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

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

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

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

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) festgelegt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen,

liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

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

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

#### 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 vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), Planunterlage 12.4T vom 10.3.2016, die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 19. Januar 2015 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 (Stand 2015) zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung bei der Vorhabenzulassung wurden beachtet.

Zur Ermittlung der relevanten Arten wurde eine "Abschichtung" aller in Bayern aktuell vorkommenden, europarechtlich geschützten Arten nach festgelegten Kriterien vorgenommen. Dabei wurden aktuelle Nachweise in artengruppenspezifischen Untersuchungsräumen ermittelt und eine Potenzialanalyse bei nicht detailliert untersuchten Artengruppen durchgeführt, die unter Berücksichtigung der Kenntnisse zur Verbreitung und zu den Lebensraumansprüchen diejenigen Arten herausfiltert, von denen mit einer nicht nur sehr geringen Wahrscheinlichkeit ein Vorkommen in den Untersuchungsräumen angenommen werden kann ("worst-case-Betrachtung").

Der Untersuchungsraum wurde in Abhängigkeit von der Mobilität der möglicherweise betroffenen Arten abgegrenzt. Bei den Fledermäusen wurde der Untersuchungsraum auf einen Trassenabstand von bis zu 5 km ausgedehnt, bei den anderen Arten wurde ein Korridor von ca. 2 km beidseits der Trasse untersucht.

Als Datengrundlage zu den Vorkommen geschützter Arten im Untersuchungsgebiet wurden insbesondere auch herangezogen:

- Berichte zum Kiebitzmonitoring um Pocking (Büro Dr. Schober), mit Erhebungsdaten der Jahre 2012 bis 2015.
- Faunistische Kartierungen zur geplanten Verlegung der Kreisstraße PA 58 im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes Pocking (Büro Dr. Schober).
- Faunistische Kartierungen 2011, Vögel mit Schwerpunkt Kiebitz, Reptilien, Amphibien u. a. (Büro Dr. Schober).
- Fledermauskartierung 2011 (MANHART), Untersuchungen mit Bat-Detektor, Batcorder und Netzfang.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Planunterlage 12.4T dargestellt. Auf diese wird Bezug genommen. Berücksichtigt wurden neben Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen, umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen und Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität von Lebensstätten. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Erläuterungen verwiesen. Untersucht wurden baubedingte, anlagenbedingte und betriebsbedingte Wirkprozesse.

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.

#### 3.4.5.1.2.3 § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

##### Baubedingte Tierverluste

Unvermeidbare baubedingte Tötungsrisiken sind nach dem sog. „Freiberg-Urteil“ des BVerwG (Urteil vom 14.07.2011, 9 A 12/10) auch bei Tötungen zu prüfen, die im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auftreten können, unabhängig davon, ob die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Mit Urteil vom 08.01.2014 (Az 9 A 4/13) ergänzte das BVerwG im Anschluss an das „Freiberg-Urteil“, dass das artenschutzrechtliche Tötungsverbot aber auch bei baubedingten Tötungsrisiken dann nicht erfüllt ist, wenn das vorhabenbedingte Tötungsrisiko unter Berücksichtigung von Schadensvermeidungsmaßnahmen nicht höher ist als das Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind. Dies gilt nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG nicht nur für das betriebsbedingte Risiko von Kollisionen im Straßenverkehr (vgl. Urteil BVerwG vom 09.07.2008 - 9 A 14.07), sondern auch für bau- und anlagebezogene Risiken. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem

Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen ist mit der Baumaßnahme für die meisten betroffenen Arten keine signifikante Erhöhung des baubedingten Tötungsrisikos verbunden. Allerdings verbleibt für die Zauneidechse auch bei Ausschöpfung möglicher Vermeidungsmaßnahmen ein signifikantes baubedingtes Tötungsrisiko. Für die Zauneidechse war daher die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen.

#### Betriebsbedingte Tierverluste

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

Für die Arten Rebhuhn, Mäusebussard, Sperber, Turmfalke und Waldohreule kann ein verbleibendes signifikantes Kollisionsrisiko nicht ausgeschlossen werden. Für diese Arten war daher die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen.

Auf die Ausführungen bei den einzelnen Arten wird verwiesen.

#### **Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie**

##### Säugetiere

##### Fledermäuse

Im Untersuchungsraum sind 14 Fledermausarten (Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Große Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Nordfledermaus, Rauhaufledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbflügelfledermaus und Zwergfledermaus) nachgewiesen. Für alle 14 Arten wurden nähere Untersuchungen angestellt. Auf die Seiten 30 ff. der saP wird hierzu verwiesen. Die Ermittlungen erfolgten nach dem Stand der Wissenschaft (Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr).

Bei einer baubedingten Fällung potenzieller Quartierbäume im September kann eine Tötung ggf. gelegentlich anwesender Tiere, die dann noch ausreichend mobil sind, vermieden werden (Maßnahme S5). In Einzelfällen ist eine Fällung nach Überprüfung und Freigabe im Rahmen der Umweltbaubegleitung außerhalb dieses

Zeitraums möglich. Es ist von keinem signifikant erhöhten baubedingten Tötungsrisiko auszugehen.

Bei der Beurteilung des Tötungsrisikos durch Kollisionen mit Fahrzeugen ist zu berücksichtigen, dass die Trasse der A 94 durch eine weithin ausgeräumte Agrarlandschaft mit sehr geringer Flugaktivität von Fledermäusen führt. Es ist deshalb von vornherein von einer sehr geringen Anzahl von Trassenquerungen und damit von keinem signifikanten Anstieg des Kollisionsrisikos für Fledermäuse auszugehen. Bereiche, in denen aufgrund der durchgeführten Kartierungen mit einer erhöhten Querungswahrscheinlichkeit zu rechnen ist, sind der ehemalige Standortübungsplatz (wichtiges Jagdgebiet, Leitstrukturen) sowie der Ausbach und die Windschutzhecke östlich Pocking (überwiegend Leitlinienfunktion). Im ehemaligen Standortübungsplatz und am Ausbach werden sichere Querungsmöglichkeiten durch eine Fledermausquerungshilfe sowie eine ausreichend große Gewässerunterführung für strukturgebunden fliegende Fledermausarten geschaffen. Die Windschutzhecke verliert durch die Zerschneidung durch die Anschlussstelle B 12/B 388 die Funktion als Leitstruktur; mit kollisionsgefährdeten Querungen durch Fledermäuse in diesem Bereich ist dann nicht mehr zu rechnen.

Zur weiteren Reduzierung des Kollisionsrisikos im ehemaligen Standortübungsplatzgelände werden keine Gehölzpflanzungen im Nahbereich der Fahrbahnen ausgeführt (Vermeidung trassennaher Leitlinien). Die Randbereiche der Trasse werden als hochwüchsige Altgrasfluren/Brachestreifen entwickelt, die als Jagdgebiete für Fledermäuse eine geringe Attraktivität aufweisen (Maßnahmen G1 und G6). Damit wird sowohl bei strukturgebunden fliegenden als auch bei struktungebunden fliegenden und jagenden Arten, wie dem in diesem Bereich häufig beobachteten Großen Abendsegler, eine vermehrte Nutzung trassennaher Bereiche verhindert.

Als weitere risikosenkende Maßnahmen sind die geplanten ein- oder beidseitigen Lärmschutzanlagen/Seitenablagerungen anzusehen, die als Überflughilfen/Querungshilfen für weniger strukturgebunden und höher fliegende Fledermausarten wirken können.

Unter Berücksichtigung der genannten Maßnahmen ist daher auch von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko für im Gebiet vorkommende oder zu erwartende Fledermausarten auszugehen.

Vom Fischotter liegen nur Meldungen entlang des Inns sowie den Rottabschnitten am Rande des Untersuchungsraumes vor. Das Inntal ist auch durchgängig vom Biber besiedelt. Ein Vorkommen besteht außerdem an der Rott. Eine dauerhafte Ansiedlung des Fischotters am Ausbach ist wegen der starken Störungen im Gewässerumfeld nicht absehbar. Das Vorkommen an der Rott und ein gelegentliches Durchwandern entlang des Ausbach wird durch das Vorhaben nicht behindert (keine Projektwirkungen auf die Rott und ihre Uferbereiche, ausreichend dimensionierte Brücke über den Ausbach). Hinweise auf eine Anwesenheit des Bibers am einzigen Fließgewässer im Trassenbereich, dem Ausbach ergaben sich nach den Kartierungen des Büros Dr. Schober nicht. Eine dauerhafte Ansiedlung des Bibers im Wirkraum des Vorhabens ist derzeit auch nicht vorstellbar (starke Zerschneidung durch Siedlungen und Straßen). Eine künftige Besiedlung oder

Durchwanderung des Gebiets entlang des Ausbaches wird wegen des vorgesehenen ausreichend dimensionierten Brückenbauwerkes nicht behindert.

Die Haselmaus ist in weiten Teilen Bayerns verbreitet. Auf ein mögliches Vorkommen im Gebiet deuten Nachweise im Waldgebiet "Steinkart" nördlich Bad Griesbach oder im Inntal nahe der Alzmündung hin. Im erweiterten Untersuchungsraum werden die Hangwälder der Innleite (Schönburg) und die Innauenwälder einschließlich des Thaler Waldes als potenzielle Vorkommensbereiche eingeschätzt.

Konkrete Nachweise der Haselmaus liegen aus dem Bereich des Trassenkorridors aber nicht vor. Die wenigen, von der Autobahntrasse betroffenen Gehölzstrukturen (kleinflächige Fichtenbestände mit wenig Laubholzbeimischung im ehemaligen Standortübungsplatz, Gewässerbegleitgehölz am Ausbach, Windschutzhecke) sind als Lebensraum der Haselmaus wegen der geringen Strukturvielfalt und vor allem des fehlenden Anschlusses an größere Waldgebiete ungeeignet, so dass von keinem Vorkommen im unmittelbaren Trassenbereich und damit keiner Tötung oder Zerstörung bzw. Störung von Lebensstätten der Art durch das Vorhaben auszugehen ist. Artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen der Art sind nicht erkennbar, die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

### **Reptilien**

Nach den natürlichen Verbreitungsgebieten der Reptilienarten des Anhangs IV FFH-RL und den ausgewerteten Daten des Bayer. Landesamtes für Umwelt (2011/2015) sind im Untersuchungsraum Vorkommen von Äskulapnatter, Schlingnatter und Zauneidechse dokumentiert bzw. möglich; die Zauneidechse wurde auch im näheren Umfeld des Vorhabens nachgewiesen.

Die zum Planvorhaben nächstgelegenen Nachweise der Äskulapnatter liegen bei Neuhaus und Vornbach am Inn. Geeignete Lebensräume wie in den Innauen oder in den Hangleitenwäldern sind im Wirkraum des Vorhabens nicht vorhanden. Ein Vorkommen und eine Betroffenheit der Art können daher ausgeschlossen werden.

In der Artenschutzkartierung sind in weitem Umkreis keine Nachweise der Schlingnatter dokumentiert. Ein Vorkommen im erweiterten Untersuchungsraum ist allenfalls im Inntal möglich. Weil im engeren Trassenbereich keine geeigneten Strukturen vorhanden sind, ist ein Vorkommen der Schlingnatter im Trassenbereich, aber auch eine Funktion des Trassenumfeldes für eine Vernetzung von potenziellen Schlingnatter-Vorkommen auszuschließen.

Zauneidechsen sind sehr verstreut im Untersuchungsraum nachgewiesen. Bei den Kartierungen im Jahr 2011 wurden im ehemaligen Standortübungsplatz an mehreren Stellen Zauneidechsen beobachtet (Schwerpunkt im Südteil). Bei Kartierungen im Jahr 2014 wurde das Vorkommen der Art in Nordteil bestätigt und durch weitere Nachweise genauer lokalisiert (östlich Alter Horst, Säume der Gehölzstreifen). An potenziellen Lebensräumen außerhalb des Geländes (Abbaustellen, Gehölzränder) wurden mit Ausnahme eines Einzelindividuums im Kiesgrubengelände nördlich Pfaffing (500 m Entfernung zur Autobahntrasse, 2013) keine Individuen in den Jahren 2011 bis 2014 gesichtet. Das Gelände des ehemaligen Standortübungsplatzes weist eine Reihe von potenziellen Zauneidechsen-Lebensräumen auf, insbesondere die lückigen Grünlandbereiche im Kontakt zu Gehölzrändern, die

Schotterwege, Gebäude- und Befestigungsreste. Die Zahl der Nachweise ist jedoch im Vergleich zum Lebensraumangebot gering. Eine Vernetzung mit anderen Lebensräumen außerhalb des Geländes ist nicht mehr gegeben (intensiv genutzte Ackerflächen, Siedlungsflächen, Straßen). Der Erhaltungszustand wird vom Bayer. Landesamt für Umwelt ungünstig - unzureichend angegeben. Wegen der geringen Populationsgröße und des hohen Isolationsgrades wird auch die Population im Untersuchungsraum entsprechend beurteilt. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird demnach mit mittel bis schlecht bewertet.

Im Zuge der Baumaßnahmen und Erdarbeiten auf der Seitenentnahmefläche (einschließlich Zwischenlagerung) kann es zur Überbauung, Abgrabung oder Überschüttung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und dabei auch zur Verletzung oder Tötung von Individuen und zur Zerstörung von Eiern kommen. Diese Verluste sind auch bei zeitlichen Beschränkungen der Bauarbeiten nicht sicher auszuschließen. Zwar sind diese aufgrund der Kartierungsergebnisse 2011 und 2014 im Bereich der Baufelder als zahlenmäßig gering einzustufen (lediglich Einzeltierbeobachtungen in Baufeldnähe), aber 3 der 9 Beobachtungspunkte liegen im oder im unmittelbaren Umfeld von Flächeninanspruchnahmen. Auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen (S2, S6, G1 und G6) und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A1/CEF und A14/CEF für die Zauneidechse kann eine signifikante Erhöhung des baubedingten Tötungsrisikos nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Aufgrund des Verstoßes gegen das Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind die Voraussetzungen für eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen (s. unter 3.4.5.1.2.6).

Dem BVerwG zufolge ist der Tötungstatbestand erfüllt, wenn „ein nicht ganz geringer Teil“ der Tiere unentdeckt im Bereich des Baufeldes verbleibt. Diese Formulierung weist darauf hin, dass eine 100%-ige Tötungsvermeidung zum Verneinen des Verbotstatbestandes zwar nicht gefordert wird, die Anzahl der Tiere, die nicht gerettet werden können, darf aber höchstens „ganz gering“ sein, damit negative Effekte von Tötungen auf die Ziele der Artenschutzregelungen zweifelsfrei ausgeschlossen werden können.

Das Risiko der Verletzung oder Tötung von Individuen und die Zerstörung von Eiern im Zuge der Baumaßnahmen und Erdarbeiten auf der Seitenentnahmefläche kann hier nicht hinreichend ausgeschlossen werden (permanente Anwesenheit von Alt- und Jungtieren, zeitweise von Gelegen). Die Tiere lassen sich auch bei Ausschöpfung möglicher Vermeidungsmaßnahmen (Nachschau, Abfangen) nicht mit der nötigen Zuverlässigkeit aus dem Bereich der Seitenentnahme fernhalten. Es verbleibt ein signifikantes baubedingtes Tötungsrisiko.

Die Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sind erfüllt. Der kontinentale lokale Bestand befindet sich in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Zur Kompensation von potenziellen (geringen) Individuenverlusten durch den Bau und Betrieb wird das Lebensraumangebot für die Zauneidechse innerhalb ihres Gesamtlebensraums verbessert (Anlage von Zauneidechsenquartieren und zusätzlichen Sonderstrukturen). Unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen (A1/CEF, A14/CEF, A13/CEF) führt die Gewährung der Ausnahme zu keiner weiteren Verschlechterung des jetzigen ungünstigen Erhaltungszustandes. Auch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes wird nicht



behindert. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen vor. Auch zumutbare Alternativen für die Inanspruchnahme der Seitenentnahmefläche bestehen nicht. Dem Vorhabenträger wird allerdings auferlegt, die möglichen Vermeidungsmaßnahmen auszuschöpfen (Nebenbestimmung unter A 3.4.10). Es sind regelmäßig Nachschauen nach Tieren und Gelegen durchzuführen und die Tiere abzufangen und aus dem betroffenen Bereich in ein geschütztes Habitat zu verbringen. Das Nachstellen, Fangen, Entnehmen von Gelegen und Entwicklungsformen und Umsiedeln unterfällt gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG im Rahmen von Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen nicht dem Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG.

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. In dem einzigen derzeit bekannten Vorkommensbereich der Zauneidechse, dem ehemaligen Standortübungsplatz, sind Ausbreitungswanderungen vor allem entlang der vorhandenen Gehölzsäume und Schotterwege zu erwarten. Diese werden im Trassenbereich durch die Baumaßnahme unterbrochen. Neue Leitlinien für Zauneidechsenwanderungen ergeben sich hier an straßenparallelen Waldrändern nördlich und südlich der Trasse und entlang des Weges, der über die Fledermaus-Querungshilfe im Ostteil des Gebiets führt. An dieser Stelle ist eine gefahrlose Querung der Trasse möglich. Von den neuen Waldsäumen ausgehend wird ein verstärktes Vordringen von Eidechsen bis in den Straßenraum dadurch verhindert, dass nicht magerrasenartige, lückige Flächen, die von Zauneidechsen bevorzugt aufgesucht werden, entwickelt werden, sondern (aus Gründen des Fledermausschutzes; vgl. Kap. 4.1.2.1 der saP) höherwüchsige Altgrasfluren. Eine Erfüllung des individuenbezogenen zu beurteilenden Tötungsverbots durch ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko wird daher nicht angenommen.

### **Amphibien**

Von den in Bayern vorkommenden Amphibienarten des Anhangs IV FFH-RL ist die Verbreitung innerhalb Bayerns gut bekannt und dokumentiert. Vorkommen von Alpensalamander, Geburtshelferkröte, Knoblauchkröte und Moorfrosch können daher ausgeschlossen werden.

Für die übrigen Arten (Gelbbauchunke, Kammmolch, Kleiner Wasserfrosch, Kreuzkröte, Laubfrosch, Springfrosch, Wechselkröte) sind zumindest ältere Nachweise aus dem Umfeld des Vorhabens bekannt.

Fortpflanzungsgewässer des Kammmolches liegen in der Innaue in deutlichem Abstand zum Vorhaben (mind. 7 km), so dass auch keine vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Landlebensräumen oder Wander- und Ausbreitungswegen der Art möglich sind.

Der Kleine Wasserfrosch kommt möglicherweise in Weihern am Südrand des ehemaligen Standortübungsplatzes vor. Das Vorkommen ist jedoch im Zusammenhang mit dem Bestand in den Innauen zu sehen. Eine Bedeutung des Trassenbereichs als Landlebensraum oder Wander- und Ausbreitungsweg der Art ist nicht erkennbar.

Der Nachweis der Kreuzkröte auf dem Standortübungsplatz stammt aus den 1990er Jahren. Das damals kartierte Gewässer existiert nicht mehr. Aktuell ist die Art im

Landkreis Passau nur nördlich der Donau nachgewiesen, so dass kein Vorkommen im Wirkraum des Vorhabens anzunehmen ist.

Ältere Nachweise des Springfroschs stammen aus dem Thaler Wald südlich des Wirkraums des Vorhabens. Die Vorkommen sind im Zusammenhang mit der Innauen-Population zu sehen. Zu diesem Populationsverbund ist auch das 2011 kartierte Vorkommen im Südteil des ehemaligen Standortübungsplatzes Pocking (ca. 50 Laichballen in verschilftem Tümpel und an Weiherrand, "Weiher bei Ainsen") zu sehen. Weiter nördlich, zur Trasse der A 94 hin sind keine geeigneten Laichgewässer vorhanden. Ein Vorkommen im Wirkraum des Vorhabens (Laichgewässer, Landlebensraum, Wanderwege) kann ausgeschlossen werden.

Die Nachweise der Wechselkröte, teilweise auch vom Standortübungsplatz, sind älteren Datums und entweder nachweislich oder mit hoher Wahrscheinlichkeit, wie alle Vorkommen auf der Pockinger Heide, erloschen (ASSMANN 2001, Arten- und Biotopschutzprogramm).

Für den Laubfrosch und die Gelbbauchunke wurden nähere Untersuchungen angestellt. Auf die Seiten 67 ff. der saP wird hierzu Bezug genommen.

Die aktuellsten Nachweise des Laubfroschs im Untersuchungsraum stammen aus Kartierungen von ASSMANN (2001) von Weihern und Teichen am Südrand des ehemaligen Standortübungsplatzes, aus dem Bereich Pfaffing und weiter am Rande der Innaue. Diese Vorkommen werden als untereinander vernetzte Bestände und damit als lokale Population angesehen. Der nächste Nachweis nördlich des geplanten Vorhabens liegt nördlich des Rott-Tales (ASK). Ein im Rahmen der Untersuchungen zur UVS in den 1990er Jahren festgestelltes Vorkommen in der aufgelassenen Kiesgrube im Westteil des Standortübungsplatzes, die jetzt innerhalb der Umzäunung der Solaranlagen liegt, konnte seitdem und aktuell bei Nachtkartierungen durch das Büro Dr. Schober nicht bestätigt werden. Von einem Erlöschen dieses Bestandes wird ausgegangen. Der Erhaltungszustand der Art wird vom Bayer. Landesamt für Umwelt mit ungünstig - unzureichend eingestuft; eine abweichende Einschätzung für die Population im Untersuchungsraum lässt sich wegen fehlender großräumiger Populationsanalyse nicht begründen. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird demnach mit mittel bis schlecht bewertet.

Bei den vom Vorhaben in Anspruch genommenen Flächen wird in der saP von einer fehlenden bis sehr geringen Eignung als Laubfroschlebensraum ausgegangen. Baubedingte Verluste von Individuen sind daher nicht zu erwarten.

Die geringe Wahrscheinlichkeit, dass sich Laubfrösche im Standortübungsplatz in die nördlichen Teile hinein ausbreiten oder über die intensiv genutzte Agrarlandschaft wandern, lässt erwarten, dass es nur sehr selten Querungsversuche der neuen Autobahn geben wird. Durch die Anlage sicherer Querungsmöglichkeiten an den potenziell wichtigsten Vernetzungsachsen (Ostrand des Standortübungsplatzes, Ausbach) wird eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos jedenfalls ausgeschlossen. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen (S4 und G5 sowie S6) ist beim Laubfrosch von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko auszugehen.

Von der Gelbbauchunke wurden zu Beginn der 1990er Jahre noch zahlreiche Kleingewässer auf dem Standortübungsplatz Pocking besiedelt, insbesondere auf den Übungsstrecken der Geländefahrzeuge im Südteil. Mit Aufgabe der militärischen Nutzung ist die regelmäßige Neuschaffung geeigneter Laichgewässer weggefallen. Die intensive Nachsuche in den ehemals besiedelten Bereichen durch das Büro Dr. Schober bestätigte die bereits Anfang der 2000er Jahre festgestellte Degradierung geeigneter Laichgewässer auf dem ehemaligen Übungsplatz. Auch ASSMANN (2001) kartierte kein Vorkommen mehr auf dem ehemaligen Standortübungsplatz. Es muss daher von einem allenfalls individuenschwachen Restbestand der langlebigen Art im Südteil des Standortübungsplatzes oder sogar von einem Erlöschen des Bestands ausgegangen werden. Weitere Vorkommen der Art sind im Bereich der Innleite kartiert, die jedoch durch die intensive Agrarnutzung und die bestehenden Siedlungen und Verkehrswege kaum mehr Verbindung zu dem Vorkommen südlich der A 94 aufweisen. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird mit mittel bis schlecht bewertet.

Im Zuge der Bauarbeiten kann es grundsätzlich zur Überbauung von Ruhestätten der Gelbbauchunke und dabei auch zur Verletzung oder Tötung von Individuen kommen. Diese Verluste sind auch bei Bauzeitbeschränkungen nicht völlig auszuschließen. Aufgrund der Lage der (ehemaligen) Fortpflanzungsgewässer und weil trotz gezielter Kartierungen 2011 und 2014 im Nordteil des Standortübungsplatzes seit Jahren Beobachtungen in Baufeldnähe fehlen, wird das Risiko baubedingter Individuenverluste als sehr gering und nicht signifikant eingestuft.

Mögliche Kollisionsverluste sind wie beim Laubfrosch zu beurteilen und werden durch die Anlage geeigneter Querungsstellen weitestgehend vermieden. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen (S4 und G5 sowie S6) ist bei der Gelbbauchunke von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko auszugehen.

### **Fische**

Von der einzigen in Bayern noch vorkommenden Fischart des Anhangs IV FFH-RL, dem Donaukaulbarsch, ist auch ein Vorkommen in der Rott, die am Rand des Untersuchungsgebiets vorbeiführt, bekannt. Da durch das Planvorhaben keine Beeinträchtigungen für die Rott und damit für den dort lebenden Donaukaulbarsch erfolgen, kann die Verletzung artenschutzrechtlicher Verbote ausgeschlossen werden.

### **Libellen**

Nach den natürlichen Verbreitungsgebieten der Libellenarten des Anhangs IV FFH-RL sind im Untersuchungsraum nur Vorkommen der Grünen Keiljungfer und der Grünen Flussjungfer möglich. Weil durch das Planvorhaben keine Beeinträchtigungen, auch nicht durch mittelbare Auswirkungen über Stoffeinträge, für die Rott und damit für die dort lebende Grüne Keiljungfer erfolgen, kann die Verletzung artenschutzrechtlicher Verbote ausgeschlossen werden. Der von der A 94 zu querende Ausbach ist als Lebensraum der Grünen Keiljungfer nicht geeignet.

### **Käfer**

Von den in Bayern vorkommenden Käferarten des Anhangs IV FFH-RL sind im östlichen Niederbayern nur der Grubenlaufkäfer, der Scharlachkäfer und der Eremit nachgewiesen oder zu erwarten. Vom Scharlachkäfer und vom Eremit sind im

weiteren Umfeld des Planvorhabens Fundorte bekannt. Der Grubenlaufkäfer kommt an Quellstandorten im Neuburger Wald und damit weit entfernt von möglichen Projektwirkungen vor.

Der Scharlachkäfer wurde nur in großflächigen, zusammenhängenden Auwaldbereichen entlang der Flüsse festgestellt, wie sie im Wirkraum des Planvorhabens nicht vorhanden sind. Ein Vorkommen der Art im Wirkraum und damit das Eintreten artenschutzrechtlich relevanter Auswirkungen auf die Art können daher ausgeschlossen werden.

Voraussetzung für ein Vorkommen des Eremiten sind alte Laubbäume mit großvolumigen Mulmhöhlen. Im Untersuchungsgebiet des LBP sind alte Laubbäume nur vereinzelt vorhanden (z. B. am Nordrand des Standortübungsplatzes Pocking, Rottaue, Kopfweiden an Bächen und Gräben). Bei einer stichprobenhaften Untersuchung alter Kopfweiden am Ausbach und in der Windschutzhecke östlich Pocking, den einzigen relevanten Altbäumen im Trassenbereich, konnten vom Büro Dr. Schober keine Hinweise auf ein Vorkommen der Art gefunden werden. Die in der Artenschutzkartierung dokumentierten Vorkommen liegen außerhalb der Reichweite vorhabenbedingter Wirkungen. Eine Verletzung artenschutzrechtlicher Verbote beim Eremiten kann ausgeschlossen werden.

### **Schmetterlinge**

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 des Vorhabens 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 aber möglich. Geeignete Lebensräume finden sich in den Abbaustellen im Umfeld der A 94, außerdem stellen z. B. Gräben und Gewässerufer mit sonnig stehenden Weidenröschenfluren (z. B. Ausbach, Weidenbach und Rottaue) 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 Ausbach kann eine Beschädigung oder Zerstörung von Entwicklungsformen der Art ggf. nicht vermieden werden. Das Absammeln bzw. eine zeitliche Einschränkung der Bauaufreimung wären wegen permanenter Anwesenheit von Entwicklungsstadien nicht zielführend. Das Risiko, dass Individuen oder Präimaginalstadien getötet oder vernichtet werden, wird aber als sehr gering eingeschätzt und im Vergleich zum allgemeinen Lebensrisiko, das beispielweise auch die Mahd und Räumung von Gräben oder die Rekultivierung von Abbauflächen umfasst, als nicht signifikant erhöht eingestuft.

Eine signifikant erhöhte Kollisionsgefahr durch den Verkehr auf der Autobahn, die erkennbare Auswirkungen auf die Mortalitätsrate der Art im Gebiet haben könnte, wird für die großräumig agierenden, flugstarken Falter nicht angenommen. Larvalhabitate, von denen aus Raupen auf dem Weg zum Verpuppungsort auf die Fahrbahn geraten können, werden sich entlang der Autobahn 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.

Insgesamt wird daher von keiner Erfüllung des Verbotstatbestands ausgegangen.

### **Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie**

Die Untersuchungsmethode richtet sich nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft (Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr usw.). Insgesamt wurden 124 Vogelarten ermittelt, die im Untersuchungsraum durch konkrete Nachweise belegt oder die regelmäßig als Gastvögel bzw. Durchzügler im Gebiet zu erwarten sind (siehe Tab. 8, Europäische Vogelarten im Untersuchungsraum auf Seiten 79 ff. der Planunterlage 12.4T).

Wesentliche Grundlage zur Ermittlung der Avifauna entlang der Neubaustrecke der A 94 zwischen Kirchham und Pocking ist die Brutvogelkartierung 2011 mit den vorausgegangenen Erhebungsdurchgängen in den 1990er Jahren (bedeutsame Vogelarten) und 2003 bis 2005 (v. a. Kiebitz) sowie die Kartierungen zum Kiebitz-Monitoring 2012 bis 2015 mit Beibeobachtungen weiterer Vogelarten durch das Büro Dr. Schober. Darüber hinaus wurden vom Büro Schober konkrete Nachweise (Artenschutzkartierung, Auswertungen von Gutachten) in einen Korridor von ca. 2 km beidseits der Autobahntrasse ermittelt. Zur Bestimmung des gesamten potenziellen Artenspektrums an Brutvögeln wurden außerdem die Daten der Arbeitshilfe des Bayer. Landesamtes für Umwelt (Stand 09/2015) für den Naturraum "D65 Unterbayerisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten" und die Topografischen Karten Nr. 7545, 7546, 7645 und 7646 ausgewertet. Weitere Hinweise ergaben sich aus der Auswertung des Brutvogelatlas für den Raum.

Bei vielen Arten ist 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 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 Ausgleichsmaßnahmen (unter 3.2 der saP).

Es verbleiben 20 Vogelarten, die als "empfindliche" Arten nachfolgend näher betrachtet werden.

### Baumpieper

Vom Baumpieper wurden bei älteren Kartierungen mehrere Vorkommen im Untersuchungsraum erfasst, jeweils in Bereichen mit lichten Gehölzen, Waldrändern oder Baumreihen. Aktuell wurden die Vorkommen nicht bestätigt, die Anwesenheit der Art im Gebiet kann aber nicht sicher ausgeschlossen werden. Sie ist aber aufgrund des Mangels an extensiv genutztem Offenland in Kombination mit Gehölzen im Tertiärhügelland stark im Rückgang. Eine engere Abgrenzung einer lokalen Population ist nicht möglich. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird mit mittel - schlecht bewertet.

Eine Vernichtung von besetzten Nestern wird durch die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit (Maßnahme S5) vermieden.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 nicht signifikant erhöht. Eine Anlockung in den Nahbereich der Autobahn ist nicht zu erwarten.

### Bluthänfling

Der Bluthänfling ist im früheren Standortübungsplatz nachgewiesen (ASK 1991). Aktuell wurden dort und auch in den umliegenden Gehölzen und Siedlungsbereichen keine Beobachtungen bekannt, ein Vorkommen kann aber nicht sicher ausgeschlossen werden. Die Abgrenzung einer lokalen Population im Untersuchungsgebiet oder im räumlichen Umgriff ist nicht sinnvoll, da ein großräumiger Zusammenhang mit anderen Teilen des Naturraums gegeben ist. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird mit mittel - schlecht bewertet.

Eine Vernichtung von besetzten Nestern wird durch die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit (Maßnahme S5) vermieden.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 nicht signifikant erhöht. Eine Anlockung in den Nahbereich der Autobahn ist nicht zu erwarten.

### Dohle

In einem Gebäudekomplex im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatz und in Höhlenbäumen im angrenzenden Waldbereich brütet seit Jahren eine Dohlenkolonie. Weitere Brutvorkommen sind in Siedlungsbereichen oder in den Hangleitenwäldern außerhalb des Untersuchungsraums zu vermuten bzw. bekannt (z. B. Rottaue östlich Ruhstorf). Die Grünlandflächen im ehemaligen Standortübungsplatz, aber auch die Ackerflächen des gesamten Gebiets werden regelmäßig von teilweise großen Dohlenschwärmen als Nahrungshabitate aufgesucht. Die Dohlenkolonie besteht seit Jahrzehnten, eine Veränderung der Bestandsgröße wurde in den letzten Jahren nicht zu beobachtet. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird deshalb mit gut bewertet.

Ein signifikantes baubedingtes Tötungsrisiko kann ausgeschlossen werden.

Für die in großen Arealen umherstreifenden Dohlen, die bei den Flügen zwischen Nest und Nahrungshabitat bzw. zwischen verschiedenen Nahrungsplätzen regelmäßig Straßen queren, erhöht sich das individuelle Kollisionsrisiko im Naturraum durch die Autobahn nicht signifikant. Zudem sind Rabenvögel, speziell

Dohlen, nach vorliegenden Beobachtungen an Straßen nicht besonders kollisionsgefährdet.

#### Dorngrasmücke

Dorngrasmücken wurden bei den Kartierungen in zahlreichen gebüschreichen Lebensräumen im Untersuchungsraum festgestellt, u. a. in den Abbaustellen und im ehemaligen Standortübungsplatz. Die Dorngrasmücke ist in Deutschland und in Bayern ungefährdet. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird mit gut bewertet.

Zur Vermeidung von Individuenverlusten ist die Beschränkung der Rodungszeiten für Gehölze (Maßnahme S5) vorgesehen.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 nicht signifikant erhöht. Eine Anlockung in den Nahbereich der Autobahn ist nicht zu erwarten.

#### Feldlerche

Die Feldlerche ist auf den weiträumigen Acker- und Grünlandflächen im Untersuchungsgebiet mit zahlreichen Brutpaaren nachgewiesen (Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 12.2T; nach Kartierungen 2011 ca. 70 - 100 Brutpaare). 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. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird in der saP als gut bewertet.

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 (S5 - 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 baubedingtem Tötungsrisiko für die Feldlerche auszugehen.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 nicht signifikant erhöht. Ein Anlocken in den Nahbereich der neuen Straßen ist aufgrund der straßenbedingten Störeffekte nicht zu erwarten.

#### Flussregenpfeifer

Vom Flussregenpfeifer konnten 2011 in mehreren Abbaustellen des Untersuchungsraumes und auf einer Kiesfläche in einem Gewerbegebiet mehrere Brutpaare nachgewiesen werden. Diese Bereiche wurden auch in den folgenden Jahren regelmäßig zur Brut genutzt. Daneben wurden mehrfach Altvögel auf unbewachsenen Ackerflächen beobachtet (evtl. Brutversuche). Nach Darstellung des Bayer. Landesamtes für Umwelt 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.

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 (S5 -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 signifikant erhöhten baubedingten Tötungsrisiko auszugehen.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 nicht signifikant erhöht. Eine Anlockung in den Nahbereich der Autobahn ist nicht zu erwarten.

#### Gartenrotschwanz

Der Gartenrotschwanz ist im Gebiet nicht selten und sowohl im ehemaligen Standortübungsplatz als auch in lichten Waldgebieten, an Waldrändern und in siedlungsnahen Gehölzbeständen (v. a. Streuobstwiesen) 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 geht von einem ungünstigen/unzureichenden Erhaltungszustand in der kontinentalen biogeografischen Region Bayerns aus. Innerhalb der Region wird die Art lediglich auf der Vorwarnliste geführt. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird in der saP mit gut bewertet.

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 ist von keinem signifikant erhöhten baubedingtem Risiko für den Gartenrotschwanz auszugehen.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 nicht signifikant erhöht. Eine Anlockung in den Nahbereich der Autobahn ist nicht zu erwarten.

#### Grünspecht

Geeignete Lebensräume, in denen der Grünspecht auch nachweislich brütet, stellen im Untersuchungsgebiet die Rottauen und die Altholzbestände im ehemaligen Standortübungsplatz (2 - 3 Brutpaare) dar. Die angrenzenden Bereiche werden zumindest zeitweise zur Nahrungssuche 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



(2011/2015) geht von einem ungünstigen/unzureichenden Erhaltungszustand in der kontinentalen biogeografischen 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). Eine störungsbedingte Aufgabe eines besetzten Netzes im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes ist nicht zu besorgen, weil die störenden Abbau- und Transportarbeiten außerhalb der Brutzeit beginnen.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 nicht signifikant erhöht, auch wenn durch die Durchschneidung des ehemaligen Standortübungsplatzes eine relativ häufige Trassenquerung von Grünspechten zu erwarten ist. Die Autobahn verläuft hier überwiegend in einem leichten Einschnitt, so dass sie relativ hoch und damit außerhalb des kollisionsgefährdeten Bereichs überflogen werden kann. Eine verstärkte Anlockung in den Nahbereich der Autobahn wird verhindert, indem (aus Gründen des Fledermausschutzes) die fahrbahnbegleitenden Offenlandstreifen zu hochwüchsigen Altgrasfluren entwickelt werden (Maßnahmen G1 und G6). Für den Grünspecht ist deshalb unter Berücksichtigung der Konfliktvermeidungsmaßnahmen von keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko auszugehen.

### Kiebitz

Der in Bayern stark gefährdete Kiebitz ist ein typischer Brutvogel der Feuchtwiesen und -weiden. Zunehmend (aufgrund der Zerstörung solcher Biotopkomplexe) weicht er als Brutvogel auf Ackerflächen mit Bevorzugung von zeitweise überfluteten bzw. staunassen Flächen aus. Hier ist der Bruterfolg des Bodenbrüters jedoch aufgrund der intensiven Bewirtschaftung meist sehr niedrig. In den Jahren 1996, 2005 und 2011 sowie im Rahmen eines Monitorings von 2012 bis 2015 wurden vom Büro Dr. Schober auf den Acker- und Wiesenflächen entlang der A 94 Kiebitz-Reviere und -Brutgebiete kartiert. Es zeigte sich, dass in der weiträumigen Ackerflur, die von der Autobahn durchschnitten wird, beidseits der Trasse zahlreiche Brutplätze besetzt sind (Plangebiet des Landschaftspflegerischen Begleitplans: 2005: >50 Brutpaare, 2011: 150 Brutpaare, 2015: 95 Brutpaare). Im ehemaligen Standortübungsplatz wurden keine Kiebitz-Reviere beobachtet (grundwasserferne Schafweideflächen mit für die Art zu dichtem Gehölzbestand). Die größten Dichten an Brutpaaren fanden sich östlich Leithen, bei Edt, zwischen Prenzing, Ober- und Niederindling und im Gebiet Königswiese. Das Ausmaß des Bruterfolgs konnte nicht festgestellt werden, wird aber als eher gering angenommen, da 2011-2015 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, da sich die Kiebitz-Vorkommen in der Innaue, entlang der Rott sowie weiter nach Südwesten fortsetzen. 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). Der Erhaltungszustand der lokalen

Population (lokaler Bestand "Pockinger Heide") wird demnach mit mittel - schlecht bewertet.

Eine Vernichtung von besetzten Nestern (mit Eiern) und Jungvögeln wird durch die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit vermieden. Unter Berücksichtigung der Maßnahme S5 (Baufeldfreimachung außerhalb der Waldflächen und Gehölzbestände nur im Zeitraum zwischen 15. August und 28./29. Februar) und der Nebenbestimmung A 3.4.1 ist für den Kiebitz von keinem signifikant erhöhten baubedingten Tötungsrisiko auszugehen.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 nicht signifikant erhöht. Trotz mittiger Durchschneidung des Gesamtlebensraumes "Pockinger Heide" und damit erforderlicher häufigerer Querung der Autobahn zwischen Teillebensräumen sind Altvögel eher gering kollisionsgefährdet (hoher Überflug, z. B. auch an der Autobahn A 92 im Isartal, die ebenfalls mitten durch ein individuenreiches Kiebitz-Brutgebiet 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 Autobahn ist ohnehin nicht zu erwarten.

#### Klappergrasmücke

Die Klappergrasmücke wurde im ehemaligen Standortübungsplatz nachgewiesen (ASK 1991). Auch wenn keine neueren Nachweise im Plangebiet vorliegen (aktuelle Nachweise liegen jeweils knapp außerhalb), sind Vorkommen in gebüschreichen Lebensräumen, an den Siedlungsrändern und Waldrändern zu erwarten. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird mit mittel - schlecht bewertet.

Zur Vermeidung von Individuenverlusten ist die Beschränkung der Rodungszeiten für Gehölze (Maßnahme S5) vorgesehen.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 nicht signifikant erhöht. Eine Anlockung in den Nahbereich der Autobahn ist nicht zu erwarten.

#### Neuntöter

Der einzige konkrete Nachweis eines Neuntötters im Plangebiet des LBP stammt vom Abbaugelände bei Spitzöd (2011). Auf dem ehemaligen Standortübungsplatz wurde die Art trotz zumindest stellenweise geeigneter Strukturen bisher lediglich außerhalb der Brutzeit festgestellt. Weitere Nachweise liegen knapp außerhalb des Plangebiets. Die nächsten Nachweise nach Artenschutzkartierung stammen aus dem Hügelland nördlich der Rott. Der von intensiver Landwirtschaft geprägte Raum bietet der Art offensichtlich nur wenige Brutmöglichkeiten, so dass eine ungünstigere Bewertung des Erhaltungszustands als in der kontinentalen biogeografischen Region Bayerns erfolgt. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird in der saP mit mittel - schlecht bewertet.

Ein signifikantes baubedingtes Tötungsrisiko kann ausgeschlossen werden.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 nicht signifikant erhöht. Eine Anlockung in den Nahbereich der Autobahn ist nicht zu erwarten.

### Pirol

Nachweise des Pirols liegen aus dem Untersuchungsraum aus den gehölzreichen Teilen des ehemaligen Standortübungsplatzes und den Rottauen 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 geht für die Art in der kontinentalen biogeografischen Region Bayerns von einem günstigen Erhaltungszustand aus. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird mit gut bewertet.

Ein signifikantes baubedingtes Tötungsrisiko kann ausgeschlossen werden.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 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 auszugehen.

### Turteltaube

Im Untersuchungsgebiet wurde die Turteltaube in Trassennähe in Gehölzen östlich Pfaffing und am Ausbach westlich Bruckhof nachgewiesen. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird in der saP mit mittel - schlecht bewertet.

Eine Zerstörung von besetzten Nestern (mit Eiern oder Nestlingen) wird, bei einer möglichen zwischenzeitlichen Ansiedlung im Baufeld, durch die Rodung der Gehölze außerhalb der Brutzeit (Maßnahme S5) vermieden.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 nicht signifikant erhöht. Eine Anlockung in den Nahbereich der Autobahn ist nicht zu erwarten.

### Wachtel

Bei Nachtkartierungen 2011 wurde die Wachtel in den Ackerfluren bei Edt, Oberindling und Prenzing nachgewiesen. Ältere Nachweise und eine Beobachtung 2015 bei Edt 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 unet und jahrweise in unterschiedlicher Häufigkeit auftretende Art offensichtlich (noch) gut geeignet. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird mit gut bewertet.

Eine Vernichtung von besetzten Nestern (mit Eiern) und nichtflüggen Jungen wird durch die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit (Maßnahme S5) vermieden.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 nicht signifikant erhöht. Eine

spezifisch erhöhte Gefahr durch Kollisionen im Straßenverkehr ist nicht bekannt (z. B. HÖTKER 2004).

#### Wiesenschafstelze

Der einzige Nachweis der Wiesenschafstelze in der Artenschutzkartierung bezieht sich auf eine Beobachtung im Standortübungsplatz (ASK 1991, möglicherweise brütend; dort keine Beobachtungen 2011 - 2015). Bei den Begehungen zum Kiebitz-Monitoring 2012 - 2015 wurden vom Büro Dr. Schober besonders während der Zugzeit im April oft kleine Trupps von Wiesenschafstelzen beobachtet. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird in der saP mit mittel - schlecht bewertet.

Eine Vernichtung von besetzten Nestern (mit Eiern) und nichtflüggen Jungen wird durch die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit (Maßnahme S5) vermieden.

Das allgemein bestehende Kollisionsrisiko an den zahlreich vorhandenen Straßen im Naturraum wird für die Individuen der Art durch die A 94 nicht signifikant erhöht. Eine Anlockung in den Nahbereich der Autobahn ist nicht zu erwarten.

Vogelarten, bei denen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt werden können:

#### Rebhuhn

Rebhühner wurden im Untersuchungsgebiet an mehreren Stellen beobachtet, wobei struktureichere Offenlandbereiche wie der ehemalige Standortübungsplatz, die Rottaue, die „Königswiese“ und Randbereiche von Kiesgruben die Kernbereiche der Vorkommen darstellen dürften. Die Art wird im Tertiärhügelland nach RL-B als stark gefährdet eingestuft; dies kann auch für die Pockinger Heide als möglicher abgrenzbarer Bezugsraum für eine lokale Population angenommen werden, da auch hier die Intensivierung der Landwirtschaft als Hauptrückgangsursache nach wie vor wirksam ist. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird in der saP mit mittel - schlecht bewertet.

Eine Vernichtung von besetzten Nestern (mit Eiern) und nichtflüggen Jungen wird durch die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit (S5) vermieden.

Das Rebhuhn wird als stark kollisionsgefährdet eingestuft. Zur Vermeidung der arttypisch niedrigen Überflüge über Straßen können daher dichte Gehölzpflanzungen entlang der Autobahn angelegt werden (Minimierung des Kollisionsrisikos). Durch das Störband der Autobahn und die hohe Verkehrsdichte wird weiterhin eine Verlagerung der Reviere dergestalt erfolgen, dass keine regelmäßigen Querungen der Autobahn erfolgen. Dennoch können auf den langen Streckenführungen durch die Agrarlandschaft und speziell im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes, wo die Randstreifen der Autobahn aus Gründen des Fledermausschutzes offen gehalten werden, für die ganzjährig im Gebiet anwesenden Rebhühner gelegentliche, dann aber riskante Querungen nicht vollständig verhindert werden. Deshalb wird eine signifikante Erhöhung des individuellen Kollisionsrisikos im Sinne eines "worst-case"-Szenarios nicht ausgeschlossen.

Auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen (S5 und G1) für das Rebhuhn kann eine signifikante Erhöhung des individuellen Kollisionsrisikos nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Aufgrund des Verstoßes gegen das Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind die Voraussetzungen für eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen (s. unter 3.4.5.1.2.6).

Die Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sind erfüllt. Sowohl auf Ebene der kontinentalen biogeografischen Region als auch lokal befindet sich die Art in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (Optimierung und Anlage von strukturreichen Offenlandlebensräumen) dienen der Kompensation der zu erwartenden Lebensraumverluste, Störungen und Kollisionsopfer. Unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen (A1/CEF, A13/CEF) führt die Gewährung der Ausnahme zu keiner weiteren Verschlechterung des jetzigen ungünstigen Erhaltungszustandes. Bleibt mit Hilfe von Maßnahmen der lokale Status quo unverändert, ist davon auszugehen, dass auch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes im kontinentalen biogeografischen Raum nicht behindert wird. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen vor. Auch zumutbare Alternativen für die zuverlässige Vermeidung eines verbleibenden signifikanten Kollisionsrisikos für das Rebhuhn bestehen nicht. Es sind bereits konfliktvermeidende Maßnahmen vorgesehen (abschnittsweise dichte Gehölzpflanzungen beidseits der Trasse). Dennoch können auf den langen Streckenführungen durch die Agrarlandschaft und speziell im Standortübungsplatz, wo die Randstreifen der Autobahn aus Gründen des Fledermausschutzes offen gehalten werden, für die ganzjährig im Gebiet anwesenden Rebhühner gelegentliche, aber riskante Querungen nicht vollständig verhindert werden.

#### Mäusebussard, Sperber und Turmfalke

Alle drei Arten wurden im Untersuchungsgebiet des Planvorhabens als Brutvögel festgestellt. Die auch in angrenzenden Bereichen verbreiteten Brutvögel sind nach RL-B ungefährdete Arten. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird mit gut bewertet.

Ein signifikantes baubedingtes Tötungsrisiko kann ausgeschlossen werden.

Kollisionsopfer sind bei den genannten Greifvögeln an Fernstraßen in offenen Landschaften regelmäßig zu beobachten. Mäusebussard und Turmfalke, die aus großen Entfernungen Straßen anfliegen können, sind besonders kollisionsgefährdete Vogelarten. 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 als Überraschungsjäger bei seinen schnellen Jagdflügen, die vorwiegend bodennah und entlang von Gehölz- und anderen Strukturen erfolgen (z. B. im Bereich des Standortübungsplatzes), in die kollisionsgefährdete Zone von Straßen und wird deshalb an der Autobahn ebenfalls als besonders kollisionsgefährdet eingestuft. Eine wirksame Vermeidung von Kollisionsopfern ist bei den Arten nicht in allen Streckenbereichen zu erreichen (Anpflanzungen, kleinsäugerfeindliche Pflege), zumal in Teilbereichen

aufgrund anderer artenschutzrechtlicher Belange (z. B. Fledermausarten, Zauneidechse) gegenläufige Gestaltungsmaßnahmen erforderlich sind. Deshalb wird eine signifikante Erhöhung des individuellen Kollisionsrisikos für den Mäusebussard, den Sperber und den Turmfalke im Sinne eines "worst-case"-Szenarios nicht ausgeschlossen.

Aufgrund des Verstoßes gegen das Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind die Voraussetzungen für eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen (s. unter 3.4.5.1.2.6).

Die Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sind erfüllt. Der lokale Bestand der Populationen von Mäusebussard, Sperber und Turmfalke wird als gut bewertet. Auch auf Ebene der kontinentalen biogeografischen Region ist der Erhaltungszustand günstig. Trotz der hohen Zahl an Kollisionsoffern an Straßen sind bei den Arten keine Rückgangstendenzen in lokalen oder überregionalen Beständen durch diesen Faktor feststellbar. Die Gewährung der Ausnahme führt zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen vor. Auch zumutbare Alternativen für die zuverlässige Vermeidung eines verbleibenden signifikanten Kollisionsrisikos für die Arten Mäusebussard, Sperber und Turmfalke bestehen nicht. Eine wirksame Vermeidung von Kollisionsoffern ist bei den Arten nicht in allen Streckenabschnitten zu erreichen (Anpflanzungen, kleinsäugerfeindliche Pflege), zumal in Teilbereichen auf Grund anderer artenschutzrechtlicher Belange (z. B. Fledermausarten, Zauneidechse) gegenläufige Gestaltungsmaßnahmen erforderlich sind.

#### Waldohreule

Waldohreulen wurden als Brutvögel in den Bereichen Edt, Spitzöd und früherer Standortübungsplatz festgestellt. Damit kann die Art als im Gebiet regelmäßig verbreitet angesehen werden. Zwar steht die Waldohreule nach RL-B auf der "Vorwarnliste" und wird vom Bayer. Landesamt für Umwelt (2011/2015) in der kontinentalen biogeografischen Region Bayerns in einem ungünstigen/unzureichenden Erhaltungszustand gesehen, doch wird die Situation im Gebiet als günstiger eingeschätzt. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird in der saP mit gut bewertet.

Die baubedingte Zerstörung von Eiern oder eine Tötung von Jungvögeln wird durch eine Entfernung der Gehölze außerhalb der Brutzeit (Maßnahme S5) verhindert.

Kollisionsoffer sind bei der Waldohreule an Fernstraßen in offenen Landschaften regelmäßig zu beobachten. Bei ihr wird daher mit der gleichen Begründung wie bei Mäusebussard und Turmfalke eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos im Sinne eines "worst-case"-Szenarios unterstellt. Auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahme kann für die Waldohreule eine signifikante Erhöhung des individuellen Kollisionsrisikos nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Aufgrund des Verstoßes gegen das Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind die Voraussetzungen für eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen (s. unter 3.4.5.1.2.6).

Die Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sind erfüllt. Der Erhaltungszustand auf der Ebene der kontinentalen biogeografischen Region wird

als ungünstig bis unzureichend, die lokale Population als gut bewertet. Es wird nicht davon ausgegangen, dass die Kollisionsopfer an Straßen einen wesentlichen Einfluss auf die Populationsgrößen haben. Lokal ist eine Wiederbesetzung evtl. verwaister Reviere angesichts der durchgehenden Verbreitung der Waldohreule im Gebiet durch bisher nicht brütende Vögel gewährleistet. Zudem wird das Nahrungsangebot durch die Anlage vielfältiger und großflächiger Lebensraumkomplexe erhöht, so dass mit höheren Nachwuchszahlen, die Einzelverluste ausgleichen können, gerechnet wird. Unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen (A1/CEF, A13/CEF) führt die Gewährung der Ausnahme zu keiner weiteren Verschlechterung des Erhaltungszustandes. Bleibt der lokale Status quo unverändert, ist davon auszugehen, dass auch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes im kontinentalen biogeografischen Raum nicht behindert wird. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen vor. Auch zumutbare Alternativen für die zuverlässige Vermeidung eines verbleibenden signifikanten Kollisionsrisikos für die Waldohreule bestehen nicht. Eine wirksame Vermeidung von Kollisionsopfern ist ebenso wie bei den Arten Mäusebussard, Sperber und Turmfalke bei der langen Streckenführung durch die Agrarlandschaft nicht mit zumutbaren Maßnahmen zu erreichen.

#### 3.4.5.1.2.4 § 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG

##### Störungs- und Schädigungsverbot

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

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

Während des Baus der Autobahn ist eine zeitliche Beschränkung folgender Arbeiten vorgesehen (siehe Unterlage 12.1T, Kap. 5.3.1, Maßnahme S 5 und Nebenbestimmung A 3.4.1): Rodung von Waldbeständen und sonstigen Gehölzen im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar und nach örtlichen Angaben im Rahmen der Umweltbaubegleitung und Baufeldfreimachung außerhalb der Waldflächen und Gehölzbestände im Zeitraum zwischen 15. August und 28./29.

Februar sowie Rodung von Großbäumen mit Baumhöhlen und Spalten als mögliche Brutplätze höhlenbrütender Vogelarten oder mögliche Fledermausquartiere in der Zeit zwischen 1. und 30. September im gesamten Baufeld nach örtlichen Angaben im Rahmen der Umweltbaubegleitung. Die Erforderlichkeit der Maßnahmen wird im Rahmen der Umweltbaubegleitung festgelegt.

Grundsätzlich können zur Vermeidung des Verbotstatbestandes der Störung neben Vermeidungsmaßnahmen auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen herangezogen werden, auch wenn dies in § 44 BNatSchG für Störungen nicht explizit benannt ist (vgl. Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP) in Anlage zum IMS v. 19. Januar 2015; Az.: IIZ7-4022.2-001/05).

Eine Fortpflanzungs- und Ruhestätte wird beschädigt bzw. zerstört, wenn eine oder mehrere wesentliche Funktionen quantitativ und/oder qualitativ nicht mehr erfüllt werden.

Neben der unmittelbaren physischen Beschädigung bzw. der vollständigen Zerstörung können auch graduelle und mittelbare Beeinträchtigungen eine relevante Beschädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte auslösen (z. B. durch Lärm oder optische Störungen, Veränderungen der Vegetationsstruktur als Folge von Nährstoffeinträgen). In manchen Fällen können sich deshalb Überschneidungen mit dem Störungsverbot gemäß § 44 Abs.1 Nr. 2 BNatSchG ergeben. Bei der Störung von Individuen an ihren Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist dann von der Beschädigung einer solchen Stätte auszugehen, wenn die Wirkung auch nach Wegfall der Störung fortbesteht bzw. betriebsbedingt andauert. In Einzelfällen können auch temporäre, baubedingte Störungen dauerhafte Folgen haben, wenn die betroffene Art den Raum verlässt.

Gem. § 44 Abs. 5 S. 1 bis 3 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bei nach § 15 BNatSchG unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 zugelassen werden, nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird oder durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) gewährleistet werden kann.

Unter Berücksichtigung der im LBP beschriebenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und der für einzelne Tierarten festgelegten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen treten keine Verstöße gegen die Störungs- und Schädigungsverbote des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ein.

Da sich zwischen Störungs- und Schädigungstatbestand gewisse Überschneidungen ergeben können, erfolgt eine gemeinsame Betrachtung. Für folgende Arten sind Störungen durch das Vorhaben nicht auszuschließen:

#### **Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie**

Säugetiere

#### Fledermäuse

Höhlen oder ähnliche unterirdische Quartiere, die als Winterquartiere von Fledermäusen dienen könnten, fehlen im Gebiet. Im Zuge des Autobahnbaus



werden keine Gebäude beseitigt, so dass es zu keiner Beseitigung von Gebäudequartieren für Fledermäuse kommen kann. Quartiere in Baumhöhlen und Rindenspalten in den Waldparzellen des ehemaligen Standortübungsplatzes und sonstigen Gehölzbeständen sind möglich. Potenzielle Quartierbäume im Baufeld befinden sich nur vereinzelt im Ostteil des Standortübungsplatzes, am Ausbach und in der Windschutzhecke östlich Pocking. Hinweise auf eine Belegung durch Fledermäuse ergaben sich durch die in diesen Bereichen verstärkt durchgeführten 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. Einzelverluste von Baumquartieren, die nicht als Wochenstuben- oder Winterquartier genutzt werden, sind bei den hier zu berücksichtigenden Arten 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 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, Thaler Wald, Rottaue, Hangleitenwälder) stehen im räumlichen Zusammenhang mit den zu rodenden Gehölzbeständen und sind insgesamt deutlich besser mit Baumhöhlen ausgestattet. Damit ergeben sich ausreichende Ausweichmöglichkeiten im Umfeld des Vorhabens.

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 (insbesondere 21 ha große Ausgleichsmaßnahme A1/CEF).

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen in trassennahen Jagdgebieten (Licht, Lärm insbesondere bei passiv akustisch jagenden Arten) werden im wichtigsten Jagdgebiet, dem ehemaligen Standortübungsplatz, durch die teilweise Lage der Autobahntrasse im Einschnitt reduziert. Weitere wichtige Jagdgebiete liegen nicht im unmittelbaren Einflussbereich der Trasse. Störungen in Quartieren sind allenfalls in trassennahen Baumquartieren möglich.

Die A 94 durchschneidet traditionelle Flugrouten von Fledermäusen zwischen Quartieren und Jagdhabitaten in nur geringem Maße. Die weithin ausgeräumte, strukturarme Agrarlandschaft weist kaum entsprechende Strukturen auf. Tatsächlich genutzte Leitstrukturen, die von der Trasse gequert werden, sind die Gehölzränder im ehemaligen Standortübungsplatz, der Ausbach und die Windschutzhecke östlich von Pocking. Zur Minimierung von Trennwirkungen und zur Vermeidung nachhaltiger Beeinträchtigungen der Funktionsbeziehungen sind für überwiegend strukturgebunden fliegende Fledermausarten im Ostteil des ehemaligen Standortübungsplatzes die Errichtung einer Fledermausquerungshilfe (Bauwerk 28/1, Maßnahme S6, mit beidseitigen Irritationsschutzwänden) und am Ausbach ein ausreichend dimensioniertes Brückenbauwerk (35/1; lichte Höhe 5 m, lichte Weite 50 m, Maßnahme S4) vorgesehen. Pflanzungen als Leitstrukturen (G1 und G5) sind

geplant. Die Windschutzhecke geht durch die Zerschneidung als Leitstruktur verloren. Die Strukturen entlang von Weidenbach und Ausbach hin zur sicheren Querungsstelle am Ausbach können aber die Funktion übernehmen.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten konfliktvermeidenden Maßnahmen (S6, S4, G1 und G5) sind weder Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG noch die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG 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 des ehemaligen Standortübungsplatzes ausweichen. Relevante Auswirkungen auf die Population ergeben sich nicht. Als weitere Störung ist die weitgehende Unterbrechung der Funktionsbeziehungen zwischen den Teilbereichen des Standortübungsplatzes anzusehen. Eine völlige Isolierung kann durch die vorgesehene Fledermaus-Querungshilfe vermieden werden. Über den zentral verlaufenden Weg mit beidseitig offenen Krautsäumen und zuleitenden Strukturen sind Austauschbeziehungen von Zauneidechsen möglich. Zudem sind die verbleibenden Teilflächen groß genug, um jeweils überlebensfähige Zauneidechsen-Bestände zu ermöglichen. Die Lebensbedingungen für die südliche Teilpopulation werden durch die Ausgleichsfläche A1, für die nördliche Teilpopulation durch die Ausgleichsfläche A14, jeweils mit vorgezogener Anlage von Zauneidechsenhabitaten (CEF), so optimiert, dass eine Verringerung des Zauneidechsenbestandes insgesamt vermieden werden kann. Der derzeit als "ungünstig" eingestufte Erhaltungszustand der betroffenen Population der Art wird sich vorhabenbedingt nicht nachhaltig verschlechtern. Eine Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der Art wird nicht behindert.

Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang mit den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A1/CEF und A14/CEF gewahrt.

Unter Berücksichtigung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme sowie der konfliktvermeidenden Maßnahmen (S2, S6) werden Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbot für die Zauneidechse nicht erfüllt.

## **Amphibienarten**

### Laubfrosch

Im nördlichen Teil des ehemaligen Truppenübungsplatzes ist kein aktuelles Vorkommen von Laubfröschen mehr anzunehmen. Laichgewässer des Laubfroschs - und damit seine zentralen Lebensstätten - sind vom Vorhaben nicht betroffen. Landlebensräume und zugleich potenzielle Ruhestätten (z. B. Staudenfluren, Gebüsche und Waldränder) sind hier zwar vorhanden. Weil die - möglicherweise - noch aktuell genutzten Laichgewässern aber in deutlicher Entfernung zur A 94 liegen und sich im Umfeld der Gewässer sehr gut geeignete Landlebensräume befinden, ist eine Nutzung weiter entfernter Bereiche, und damit des Trassenumfelds, unwahrscheinlich. Nennenswerte Verluste von Habitaten sind daher nicht zu

erwarten, die Lebensstättenfunktionen bleiben im Zusammenhang erhalten. Dazu kann auch die Ausgleichsmaßnahme A1/CEF beitragen, auf der der Struktur- reichtum u. a. durch Anlage von Laubholzaufforstungen, eines als Laichgewässer geeigneten Flachgewässers und differenziert genutzter Grünlandflächen gefördert wird.

Relevante Lärmauswirkungen durch Bau und Betrieb der A 94 zur Fortpflanzungszeit des Laubfroschs an den Laichgewässern sind nicht zu erwarten. 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 u. a. in geringem Umfang durch die Unterbrechung potenzieller Wanderungsbewegungen in die nördlich gelegenen Teile des Standortübungsplatzes möglich. Hier ist aber durch die Optimierung der Lebensräume südlich der Trasse (Ausgleichsmaßnahme A1/CEF) eine Verringerung der Populationsgröße oder des Fortpflanzungserfolgs und damit des Erhaltungszustands der Art auszuschließen. Eine vollständige Unterbrechung der Vernetzung der Laubfroschbestände im Inntal mit potenziell geeigneten Lebensräumen nördlich der Autobahntrasse wird durch die Durchgängigkeit entlang der potenziellen Wanderachse am Ausbach und durch die Passierbarkeit der Fledermaus-Querungshilfe auf der Ostseite des Standortübungsplatzes verhindert.

Unter Berücksichtigung der konfliktvermeidenden Maßnahmen (S4, S6 und G5) kommt es nicht zu einer erheblichen störungsbedingten Beeinträchtigung der lokalen Population. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung) und des § 44 Abs. 1 Nr. 3 (Schädigung) BNatSchG werden nicht erfüllt.

#### Gelbbauchunke

Lediglich potenzielle Landlebensräume untergeordneter Bedeutung sind vom Vorhaben betroffen. Eine relevante Beeinträchtigung der ökologischen Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann aber mit Sicherheit ausgeschlossen werden, weil das am besten geeignete Areal im Südteil des Standortübungsplatzes vom Vorhaben unbeeinträchtigt erhalten bleibt. Durch die Anlage des Kleingewässers auf der Ausgleichsfläche A1/CEF wird hier zudem die Laichplatzsituation verbessert.

Laichgewässer, in denen die Gelbbauchunke während der Fortpflanzungszeiten (z. B. durch Lärmemissionen) beeinträchtigt werden könnte, sind in Trassennähe nicht vorhanden. Die mögliche Störung der Gelbbauchunke während der Wanderungszeiten der Art ist mit der Situation beim Laubfrosch vergleichbar (kaum Austauschbeziehungen über die neue Autobahn hinweg, Anlage geeigneter Querungshilfen am Ausbach und im Osten des ehemaligen Standortübungsplatzes (S4, S6, G5)).

Unter Berücksichtigung dieser konfliktvermeidenden Maßnahmen kommt es nicht zu einer erheblichen störungsbedingten Beeinträchtigung der lokalen Population. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung) und des § 44 Abs. 1 Nr. 3 (Schädigung) BNatSchG werden nicht erfüllt.

#### **Schmetterlinge**

##### Nachtkerzenschwärmer

Potenzielle Lebensräume der Art in den Kiesgruben (Eiablageplatz, Raupen- und Puppenentwicklung, Nahrungshabitat der Falter) werden weder bau- und

anlagebedingt noch betriebsbedingt beeinträchtigt, da wegen der Entfernung zwischen den Abbaustellen und dem Vorhaben keine Flächeninanspruchnahme oder zusätzliche relevante Einträge (z. B. Staub) eintreten. Andere potenzielle Larvallebensräume sind in den von Überbauung betroffenen Bereichen allenfalls am Ausbach zu erwarten. Hier kann eine Beschädigung/Zerstörung von Lebensstätten der Art im Zuge der Bauarbeiten mit der Verlegung des Gerinnes allenfalls nur in geringem Ausmaß erfolgen (sehr schmaler Gewässersaum, angrenzend intensiv genutzte Ackerflächen). Wegen des geringen Umfangs der möglichen Betroffenheit entstehen keine nachhaltigen Auswirkungen auf die Bestandssituation der Art im Gebiet.

Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden nicht erfüllt.

### **Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie**

Die 124 Vogelarten des ermittelten potenziellen Artenspektrums sind durch das 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. Auf die Planunterlage 12.4T wird Bezug genommen.

Für folgende 20 „empfindliche“ Vogelarten wurden die Auswirkungen des Vorhabens näher untersucht:

#### Baumpieper

Bau- und betriebsbedingte Störungen (Lärm, visuelle Effekte) für die Art sind im Trassenumfeld innerhalb des Standortübungsplatzes denkbar. Betroffen sind allenfalls ein oder wenige Brutpaare, die ggf. ihre Brutplätze in andere Bereiche des nach den aktuellen Kartierungsergebnissen allenfalls von einzelnen Brutpaaren genutzten Areals verlagern. Weiterhin steht als optimierter Lebensraum künftig die Ausgleichsfläche A1/CEF zur Verfügung. Die lokal begrenzten Störeffekte sind daher ohne Auswirkung auf den Erhaltungszustand der großräumig zu definierenden Population des Baumpiepers. Die bei den Bestandsaufnahmen Mitte der 1990er Jahre festgestellten Vorkommen liegen jeweils in einem Abstand von mindestens 400 m zur A 94. Ausgenommen ist der Standortübungsplatz, der mit seinem relativ extensiv genutzten Grünland und verstreuten Einzelbäumen und Waldrändern auf der gesamten Fläche als potenzieller Brutplatz in Frage kommt. Die für die Art am besten geeigneten Flächen befinden sich dabei im nördlichen und im südwestlichen Bereich. Im zentralen, von der Baumaßnahme betroffenen Bereich sind die Bedingungen an den Fichtenwaldrändern weniger günstig zu beurteilen. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätte "Standortübungsplatz" kann dennoch weiter gewährleistet werden, da jährlich andere Brutplätze aufgesucht werden und die möglichen geringen Lebensraumverluste durch die auch dem Baumpieper dienliche Entfernung von Fichtenaufforstungen und Anlage von Gehölzstrukturen auf den Ausgleichsflächen A1/CEF und A14/CEF kompensiert werden.

Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden nicht erfüllt.

### Bluthänfling

Der Bluthänfling brütet auch in Städten und unterliegt hier den typischen Emissionen durch Verkehr, Baustellen etc. Eine besondere Empfindlichkeit der Art gegenüber diesen "Störquellen" kann demnach nicht angenommen werden. Eine populationsrelevante Wirkung wird nicht unterstellt, da möglicherweise betroffene Brutpaare innerhalb des ehemaligen Standortübungsplatzes, im Besonderen in den neu gestalteten Bereichen auf den Ausgleichsmaßnahmen ausweichen können. Eine erhebliche Störung der Art mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand durch den Bau und den Betrieb der A 94 kann deshalb ausgeschlossen werden. Durch notwendige Rodungsarbeiten für den Bau der A 94 kann es potenziell zu einem Brutplatzverlust des Bluthänflings, v. a. im Bereich der Gehölze des ehemaligen Standortübungsplatzes, kommen. Unter der Annahme, dass die Gehölzbereiche (Brutbäume/Brutgebüsche) auf dem gesamten ehemaligen Übungsplatzgelände die gleiche Eignung wie die betroffenen haben, bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätte durch ein vielfältiges Angebot in den Wäldern/Gebüschern außerhalb des Wirkraumes im räumlichen Zusammenhang gewahrt. Die im Verhältnis dazu geringfügigen Brutplatzverluste werden durch die Gehölzneuanlagen und Waldumbaumaßnahmen auf den Ausgleichsflächen A1/CEF und A14/CEF, die auch für den Bluthänfling geeignete Nistplätze bereitstellen, und die Anlage gut geeigneter Nahrungshabitate auf der Ausgleichsfläche A13/CEF kompensiert. Eine vorzeitige Anlage ist nicht erforderlich. Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbot werden nicht erfüllt.

### Dohle

Die Brutkolonie liegt außerhalb der Reichweite von artbezogen relevanten Störeffekten. Eine Meidung straßennaher Nahrungshabitate ist nicht gegeben, so dass populationswirksame Beeinträchtigungen auf den Erhaltungszustand der Art durch den Bau und den Betrieb der A 94 sicher ausgeschlossen werden können. Brutplätze von Dohlen sind nach den aktuellen Kartierungen (2011 - 2015) vom Vorhaben nicht betroffen. Der Verlust essenzieller Nahrungsflächen im Nahbereich der Kolonie (Grünland im Standortübungsplatz, Ackerflächen) ist im Vergleich zum Gesamtangebot gering und ohne Auswirkung auf den Bruterfolg.

### Dorngrasmücke

Wie bei den anderen gebüsch- und baumbrütenden Vogelarten ist bei Störungen das Ausweichen in Nachbarbereiche des Standortübungsplatzes mit der optimierten Ausgleichsfläche A1/CEF anzunehmen. Die einzigen potenziellen Brutplätze von Dorngrasmücken, die durch Flächeninanspruchnahme beeinträchtigt werden könnten, befinden sich im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes. Die auch hier ständig wechselnden, in jeder Brutsaison neu besetzten Brutplätze können innerhalb des in seiner gesamten Ausdehnung als Fortpflanzungs- und Ruhestätte zu definierenden Geländes nach dem Bau der Autobahn verlagert werden, u. a. in die optimal gestaltete Ausgleichsfläche A1/CEF. Eine vorzeitige Anlage ist nicht erforderlich. Die Funktionalität der Lebensstätte bleibt in jedem Fall erhalten. Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbot werden nicht erfüllt.

### 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 A13/CEF können Auswirkungen auf die lokale Population ausgeschlossen werden. Durch den Bau der A 94 werden besonders in den Bereichen Pfaffing, Prenzing und Königswiese Acker- und Grünlandflächen überbaut, die als Brutplätze der Feldlerche geeignet sind. Mit dem Verlust einzelner Brutplätze durch Überbauung würde die Funktion der großflächigen Agrarlandschaft als Fortpflanzungsstätte der Feldlerche wegen der flächendeckenden Verbreitung in den Feldfluren und den jährlich wechselnden Neststandorten (je nach Feldfrucht) jedoch nicht wesentlich beeinträchtigt. Berücksichtigt man die Abnahme der Habitataignung im Umfeld der Autobahn, ist aber mit der Aufgabe weiterer Brutplätze durch die Feldlerche im Umfeld zu rechnen. Eine Bilanzierung ergibt den rechnerisch möglichen Verlust von ca. 10 - 12 Brutpaaren. Die vorrangig für die beeinträchtigte Kiebitz-Population anzulegende Ausgleichsfläche A13/CEF auf derzeit nur randlich von Feldlerchen genutztem Gelände wird auch für die Feldlerche zusätzliche Brutmöglichkeiten bereitstellen. Die über 40 ha große, zusammenhängende und weithin offene Fläche mit niedrigwüchsigem Grünland auf trockenen bis feuchten Böden und locker bewachsenen Ruderalfluren bietet sowohl geeignete Neststandorte als auch günstige Nahrungshabitate für Jung- und Altvögel. So ist gewährleistet, dass gegenüber den großflächig gleichartig bewirtschafteten Feldfluren eine größere Zahl von Feldlerchen -trotz deren territorialen Verhaltens- ein gut geeignetes Brutgebiet vorfinden. Bei einer Reviergröße von (1-2) - 3 ha pro Brutpaar in gut ausgestatteten Gebieten werden ausreichend Ausweichhabitate neben den bereits vorhandenen Einzelbrutpaaren geschaffen werden. Damit kann auch langfristig eine vorhabenbedingte Verschlechterung der Populationsgröße verhindert werden.

Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang mit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A13/CEF gewahrt. Unter Berücksichtigung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme ist eine erhebliche störungsbedingte Beeinträchtigung der lokalen Population auszuschließen. Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbot werden daher nicht erfüllt.

#### Flussregenpfeifer

Die Brutplätze des Flussregenpfeifers in Abbaustellen liegen alle deutlich weiter als 200 m von der Autobahntrasse entfernt. Für auf Ackerflächen brütende Paare ist das Ausweichen vor Störungen in Nachbarbereiche der großräumigen Agrarlandschaft möglich, so dass keine populationswirksamen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Mögliche Brutversuche auf Ackerflächen können je nach Ackerfrucht auf jährlich wechselnden Flächen stattfinden, so dass nur ein geringer Teil der potenziellen Brutplätze vorhabenbedingt überbaut werden. Diese dürften für den Bestand insgesamt nur von untergeordneter Bedeutung sein (geringer Fortpflanzungserfolg) und sind wegen der insgesamt geringen Siedlungsdichte im gleichmäßig ausgestatteten Raum auch nicht räumlich gebunden. Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Population im Gebiet bzw. der Funktionalität der Abbaustellen und der Agrarlandschaft als essenzielle Lebensstätten ist ebenfalls nicht zu prognostizieren.

#### Gartenrotschwanz

Der Gartenrotschwanz brütet auch in Dörfern und Städten und unterliegt hier den typischen Emissionen durch Verkehr, Baustellen etc. Eine besondere

Empfindlichkeit der Art gegenüber diesen "Störquellen" kann demnach nicht von vornherein angenommen werden. Damit liegt nur ein 2011 kartiertes Brutrevier des Gartenrotschwanzes (straßennaher Altbaumbestand östlich A 3 bei St. Koloman) innerhalb der Störzone. Wegen der geringen baulichen Aktivitäten (Anpassung der B 512) und einer fehlenden vorhabenbedingten Erhöhung der Verkehrsdichte ist an dieser Stelle mit keinen nachhaltigen Störungen zu rechnen. Ein Ausweichen in benachbarte, derzeit nicht besetzte Streuobstbestände ist zudem möglich. Die weiteren im Laufe der Bestandsaufnahmen festgestellten Brutplätze des Gartenrotschwanzes liegen alle außerhalb des Baufeldes. Daher sind Beeinträchtigungen aktuell genutzter Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht anzunehmen, die Funktionalität der Lebensstätten wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

### Grünspecht

Eine erhebliche Störung durch das 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 befinden. Nahrungshabitate sind ebenfalls über ein weites Areal verstreut, so dass keine Abhängigkeit von den Waldrandbereichen im Störbereich der Baumaßnahme besteht; eine Barrierewirkung durch die Trasse ist nicht gegeben. Der Kiesabbau auf der Seitenentnahmefläche A13/CEF und der Transport zur Zwischenlagerung und Weiterverwendung während der Bauzeit führen zu befristeten Störungen in den Gehölzbeständen im Nordteil. Dies könnte bei sehr nahe an den Störquellen liegendem Brutplatz des Grünspechts zu einer zeitweisen Aufgabe des Brutplatzes führen (Beginn der Arbeiten außerhalb der Brutzeit). Eine Verlagerung des Brutplatzes innerhalb des Brutrevieres kann jedoch angenommen werden, so dass keine Auswirkungen auf den Erhaltungszustand abzuleiten sind. Die zur Rodung vorgesehenen Bäume im Trassenbereich der A 94 wurden 2011 erfolglos auf besetzte Grünspechthöhlen hin untersucht. Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art werden daher nicht beschädigt oder beseitigt, das Schädigungsverbot somit nicht verletzt.

### Kiebitz

Durch den Neubau der A 94 in der weiträumigen Agrarlandschaft um Pocking werden zahlreiche Brutplätze des Kiebitz auf Ackerflächen zumindest teilweise überbaut oder durch Störeffekte der neuen Autobahn als Brutrevier entwertet. Damit gehen Bereiche, in denen sich regelmäßig besetzte Fortpflanzungsstätten befinden, verloren. Auf Grundlage der Kartierungen 2011 und 2015 wurde eine Ermittlung der verloren gehenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Kiebitz-Brutpaare vorgenommen, die sich an der Arbeitshilfe "Vögel und Straßenverkehr" des (damalige Bezeichnung) Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010), Bearbeiter GARNIEL & MIERWALD, orientiert. Auf die detaillierten Erläuterungen ab Seite 114 ff. der saP, Planunterlage 12.4T, sowie die Angaben im Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 12.2T, wird Bezug genommen. Im Ergebnis wurde eine Anzahl von ca. 50 Brutpaaren (Jahr 2011) bzw. von ca. **32 Brutpaaren** (Jahr 2015) errechnet, deren Brutgebiete durch den Neubau der Autobahn verloren gehen (Kap. 4.5.1.1.1, Unterlage 12.1T). Der deutlich niedrigere Kompensationsbedarf 2015 gegenüber 2011 ergibt sich aus dem Rückgang der Anzahl der Brutpaare im Gebiet und den Entfall der Seitenentnahmefläche bei Prenzing, die innerhalb von Kiebitz-Brutgebieten lag. Bei der Bilanzierung wurde

berücksichtigt, 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. Der Vergleich der aktuellen Bilanzierung mit den Kartierungsergebnissen 2005 und 2011 ergibt aber, dass jeweils etwa ein Drittel des Kiebitz-Bestandes im Plangebiet vom Vorhaben massiv beeinträchtigt wird. Eine Abwanderung in bisher unbesetzte, ungestörte Bereiche in der großräumigen Agrarlandschaft ist angesichts des dichten Reviernetzes und der bestehenden Störbereiche (B 12, A 3, weitere Straßen, Siedlungen, Gehölzkulissen) nur eingeschränkt möglich. Um eine Reduzierung der Bestandsgröße im Raum zu verhindern, wird der Vorhabenträger deshalb im Rahmen der großflächig zusammenhängenden Ausgleichsmaßnahme A13/CEF (ca. 42 ha) vorzeitig gut geeignete Kiebitz-Lebensräume herstellen. Dazu ist eine Geländeabsenkung bis in die Nähe des Grundwasserspiegels vorgesehen, um dauerhaft feuchte Bereiche zu erhalten. Unter Berücksichtigung von Kulissenwirkungen und der Störwirkung der Autobahn entsteht so ein gezielt für den Kiebitz optimierter Lebensraumkomplex.

Vorhabenbedingte Störungen der Kiebitze entlang der Trasse sind zu erwarten. Während die baubedingten Beeinträchtigungen (vor allem 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 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 2011-2015, bei denen Brutplätze in Minimalentfernungen von ca. 80 - 100 m Entfernung zur B 12 und von ca. 150 m zur A 3 festgestellt wurden. Das bedeutet, dass sich in einem Störband beidseits der A 94 eine reduzierte Eignung als Brutgebiet für den Kiebitz ergibt.

Es ist geplant, für die vorgezogene Neuschaffung von Kiebitz-Lebensräumen eine große, in sich geschlossene Fläche anzulegen. Hierfür wurde der Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes zwischen der geplanten A 94 und der Bebauung „Alter Horst“ gewählt. Eine Grundinanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten hochwertigen Böden kann vermieden werden. Für die Anlage von optimierten Kiebitz-Habitaten sind grundwassernahe Standorte notwendig. Zur Herstellung dieser Habitats ist eine großflächige und tiefe Geländeabsenkung (Seitenentnahme) notwendig.

Weil die mit der Geländeabsenkung anfallenden Massen als Dammschüttmaterial für den Bau der Autobahn geeignet sind, entfällt die bisher geplante Seitenentnahme bei Prenzing. Damit verringert sich auch die unmittelbare Betroffenheit von Kiebitz-Brutrevieren auf den Ackerflächen bei Prenzing.

Unter Berücksichtigung der randlichen Störzonen, die von der angrenzenden A 94 und von umliegenden Wald- und Gehölzkulissen ausgehen, ergibt sich rechnerisch ein Flächenerfordernis von 41,75 ha. Durch die Neuschaffung der Ausweich-Lebensräume auf einer großen zusammenhängenden Ausgleichsfläche und die Schaffung von möglichst optimalen Bedingungen als Brutrevier für den Kiebitz ergibt sich ein möglichst geringer Grundbedarf auf möglichst "konzentrierter" Fläche.



Der vorgesehene Standort der Ausgleichsmaßnahme A13/CEF liegt noch im näheren Bereich der durch das Bauvorhaben beeinträchtigten Brutreviere des Kiebitzes. Die Effektdistanz der A 94 wurde bei der Berechnung der Habitatsignung berücksichtigt. Durch die Anlage von Schutzwällen mit Lärm- und Sichtschutzfunktion zwischen der A 94 und der Ausgleichsfläche werden die Beeinträchtigungen zudem minimiert. Weitere Störwirkungen, die von regelmäßig zur Erholung genutzten Fuß- und Radwegen ausgehen können, werden minimiert. Der bestehende öffentliche Feld- und Waldweg (Römerradweg) an der Nordwestgrenze der Ausgleichsfläche wird nach Norden verlegt und zukünftig an der B 12 entlang führen. Zudem wird die entlang des bestehenden Weges vorhandene Hecke beseitigt, um die Beeinträchtigungen für die bodenbrütenden Vögel in diesem Bereich zu minimieren (Vermeidung von Störwirkungen durch Gehölzkulissen). Die im Westen angrenzenden Ackerflächen werden bereits von einzelnen Kiebitzbrutpaaren genutzt. Dies stellt zusammen mit den vorgesehenen flach überstauten Mulden und Vernässungsbereichen zur Attraktivitätssteigerung sicher, dass die Kiebitze mit ihrer relativen Brutortstreue die neu geschaffenen Lebensräume und künftigen Brutreviere annehmen werden. Durch die Großflächigkeit der Maßnahme kann damit gerechnet werden, dass sich kolonieartig brütende Bestände entwickeln werden. Damit wird sich auch das Risiko von Gelege- und Vogelverlusten durch Beutegreifer verringern. Mit der geplanten Einzäunung der gesamten Ausgleichsfläche mit Elektrozäunen lassen sich bodengebundene Räuber (u. a. der Fuchs) ausschließen.

Ziel der Ausgleichsmaßnahme A13/CEF ist die Schaffung von optimierten Lebensräumen für den Kiebitz und weitere Vogelarten der Agrarlandschaft wie Feldlerche, Wachtel, Wiesenschafstelze und Rebhuhn. Auf dem optimierten Standort sollen trotz kleinerer Lebensraumfläche eine höhere Bestandsdichte und ein besserer Bruterfolg erzielt werden, als dies auf den derzeit als Brutbiotope genutzten Ackerflächen der Fall ist. Folgende Maßnahmen sind geplant:

- Absenkung der Abgrabungssohle bzw. Gestaltung eines großflächigen Geländereiefs mit Ausrichtung der Geländehöhen entsprechend der Grundwassergleichen-Linien; Anlage eines differenzierten wellenförmigen Kleinreliefs auf der gesamten Abgrabungssohle und Andeckung der Abgrabungssohle mit ca. 20 cm nährstoffarmem, bindigem Boden (Ausnahme: im Bereich der Mulden/Seigen Flächen mit wechselnden Schichtdicken < 20 cm bzw. ohne Bodenandeckung).
- Gestaltung der Geländeabsenkung im Bereich der Abgrabungssohle mit angrenzenden Böschungen i. d. R. mit sehr flachen Böschungsneigungen.
- Anlage von feuchten Mulden/Seigen in der Abgrabungssohle (mit Ausrichtung quer zur Grundwasserfließrichtung).
- Anlage von vegetationsarm gehaltenen Bereichen auf den an die Mulden/Seigen angrenzenden Flächen der Abgrabungssohle mit Initialansaat einer speziell zusammengestellten Samenmischung für Feucht- bis Nasswiesen und Entwicklung zu nährstoffarmen, lückig bewachsenen Nasswiesen (Bruthabitate).
- Gestaltung der unteren Bereiche der an die Abgrabungssohle angrenzenden Böschungen mit sehr flachen Böschungsneigungen und Anlage von Feuchtwiesen mit Ansaat einer speziell zusammengestellten Samenmischung für Feuchtwiesen (Bruthabitate).

- Gestaltung der mittleren und im Westen und Norden teilweise ganzen Böschungsbereiche mit flachen Böschungsneigungen und Andeckung mit ca. 10 cm humosem oder bindigem Boden und Ansaat einer speziell zusammengestellten Samenmischung für Magerwiesen und Entwicklung zu Frischwiesen (Nahrungs- und Rückzugshabitats, ggf. Bruthabitats)
- Anlage von flachen, stets wasserführenden Tümpeln im nordöstlichen Teil der Abgrabungssohle (tiefster Geländebereich) auf kiesigem Rohboden.
- Gestaltung der obersten Böschungsbereiche im Süden sowie im Osten und teilweise im Norden (vor Gehölzkulissen) mit steileren Böschungsneigungen und nur geringer Andeckung von Oberboden bzw. ohne Oberbodenandeckung und Anlage von trockenen Rohbodenstandorten zur Entwicklung von mageren Gras- und Krautfluren nach Initialansaat.
- Pflanzung von dichten Strauchhecken entlang des Fuß- und Radweges im Nordosten sowie östlich der Bebauung „Alter Horst“ als Sichtschutz und Zugangshindernis.
- Rodung der Hecke an der nordwestlichen Grenze und Beseitigung bzw. Rückbau des Römeradweges in diesem Abschnitt, um Störungen auf bodenbrütende Vögel (u. a. durch Gehölzkulisse, Erholungssuchende) zu vermeiden.
- Erhalt und Entwicklung von bestehenden Wald- und Wiesenflächen im Randbereich außerhalb des Baufeldes der Geländeabsenkung zu naturnahen Vegetationsbeständen
- Grundsätzlicher Verzicht auf Bewirtschaftungsgänge und/oder Pflegemaßnahmen zwischen 15.03. und 01.07.
- Anlage eines fuchsdichten Elektrozaunes i. d. R. entlang der Außengrenze der Ausgleichsfläche.
- Über Vereinbarungen mit dem Jagdpächter/den Jagdberechtigten wird sichergestellt, dass keine Fütterungsstellen angelegt und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers (Eigentümers) errichtet werden und sich im Zeitraum März bis Juli die Jagd auf der Maßnahmenfläche A13/CEF auf gezielte Prädatorenbekämpfung im Hinblick auf Wiesenbrüter beschränkt.
- Mahd der Vegetationsbestände im Bereich der Abgrabungssohle (Mulden und Nasswiesen) im Herbst oder Winter mit Entfernung des Mähgutes, damit im Frühjahr zur Brutzeit nur niedrigwüchsige Vegetation vorhanden ist.
- Mahd der Feucht- und Frischwiesen (extensiv genutztes Grünland) im Bereich der Abgrabungssohle und der Böschungen ab Anfang Juli; mit Entfernen des Schnittgutes; letzte Mahd im Spätherbst zur Sicherstellung einer kurzrasigen Vegetationsschicht im Frühjahr. Alternativ: Beweidung, Durchzug ein- bis zweimal pro Jahr ab Anfang Juli mit Nachmahd im Spätherbst oder Winter zur Gewährleistung einer durchgehenden niedrigwüchsigen Vegetation im Frühjahr.

Die Herstellung der Funktionsfähigkeit der Ausgleichsmaßnahme ist relativ kurzfristig möglich, da Kiebitze vor allem auch vegetationsarme Flächen besiedeln. Die Zeitdauer für die Herstellung der Ausgleichsmaßnahme wird im Wesentlichen durch die erforderliche Dauer der Abbauarbeiten (einschließlich vorbereitender Arbeiten, wie z. B. Rodungen im Winterhalbjahr) sowie durch die jahreszeitlich abhängige Durchführung der für die Renaturierung erforderlichen Erd- und Ansaatarbeiten

bestimmt. Aufgrund des Vorhandenseins von einzelnen Kiebitzen im Nahbereich der Ausgleichsfläche, der räumlichen Nähe zum Eingriffsbereich und der Ausrichtung der Maßnahmen auf die speziellen Ansprüche des Vogels wird mit einer relativ kurzfristigen Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahme gerechnet.

Die Ausgleichsfläche A13/CEF dient multifunktional der artenschutzrechtlich begründeten vorgezogenen Neuschaffung von Kiebitz-Lebensräumen und Habitaten weiterer geschützter Vogelarten und der Renaturierung der hierfür erforderlichen Seitenentnahme (Geländeabsenkung) und lagegleicher Gewinnung von Dammschüttmaterial für den Neubau der A 94 sowie der naturschutzrechtlichen Kompensation für Eingriffe in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt auf der Abgrabungsfläche sowie der Massenlagerflächen und der Baustraße. Die Wirksamkeit der Maßnahme muss vor Eintreten der Beeinträchtigung gegeben sein, d. h. vor Beginn der Bauarbeiten für die Bauwerke K26/1, K29/1, K30/1, K30/2, K31/1, K32/1, K33/1, K34/1, K35/1, K36/1, K37/1 sowie für die A 94 und alle weiteren Straßenbaumaßnahmen zwischen der Anschlussstelle Kreisstraße PA 58 und dem Autobahnkreuz A 3/A 94.

Als neuer Lebensraum für den Kiebitz und weitere Vögel der Agrarlandschaft sind auf der Fläche A13/CEF bzgl. Artenschutz 22 ha anrechenbar. Der Flächenbedarf ist mit der höheren Naturschutzbehörde abgestimmt. Ausgegangen wird für den Kiebitz von einem Verlust von 32 Brutplätzen durch Überbauung und Beeinträchtigung infolge des Neubaus der A 94 im Abschnitt Kirchham - Pocking. Die verloren gehenden 32 Brutplätze entsprechen etwa einem Drittel des innerhalb des Plangebiets siedelnden Bestands. Die verloren gehenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Kiebitzbrutpaare wurden entsprechend der Arbeitshilfe von Garniel&Mierwald (2010) ermittelt. Als Flächenbedarf je Kiebitzbrutpaar werden mindestens 0,5 ha für erforderlich, aber unter Berücksichtigung der bisherigen und der künftigen (optimierten) Standortverhältnisse auch als ausreichend erachtet.

Die Wirksamkeit der Maßnahme ist durch fachlich geeignete Untersuchungen und durch Kartierung der Brutpaare im Untersuchungsgebiet und auf der A13/CEF-Fläche festzustellen. Die Wirksamkeit ist von der höheren Naturschutzbehörde vor Baubeginn zu bestätigen. Die Wirksamkeit der Maßnahme ist auch während der Baudurchführung und nach Fertigstellung dauerhaft sicherzustellen. Dies erfolgt durch Wirkungskontrollen in größer werdenden Intervallen, d. h. nach ein, zwei und fünf Jahren und anschließend alle 10 Jahre nach Fertigstellung des Vorhabens.

Die Funktionskontrolle umfasst die Habitateigenschaften (z. B. Wasserstand, Vegetationsbeschaffenheit zur Brutzeit des Kiebitzes), aber auch ein populationsbezogenes Monitoring (Kartierung der Brutpaare im Untersuchungsgebiet und auf der Fläche A13/CEF). Nicht beherrschbare Parameter wie Änderungen der Landnutzung im größeren Umfeld, Witterung, Krankheiten etc. können Einfluss auf den Kiebitzbestand nehmen. Bei der Festlegung der Parameter, die im Rahmen des Monitorings erfasst werden, ist deshalb auf die Interpretierbarkeit der Ergebnisse zu achten. Überregionale Entwicklungstrends, lokale Nutzungsänderungen sowie ggf. weitere Parameter sind daher beim regelmäßigen Monitoring in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde zu berücksichtigen.

Die Maßnahmen müssen mit großer Sicherheit ausreichen, um Beschädigungen oder Zerstörungen zu vermeiden. Die Beurteilung der Erfolgsaussichten muss sich

auf objektive Informationen stützen und den Besonderheiten und spezifischen Umweltbedingungen der betreffenden Stätte Rechnung tragen. Darüber hinaus ist bei der Durchführung von funktionserhaltenden Maßnahmen der Erhaltungszustand der betreffenden Art zu berücksichtigen. So muss beispielsweise bei seltenen Arten mit einem ungünstigen Erhaltungszustand die Sicherheit, dass die Maßnahmen ihren Zweck erfüllen werden, größer sein als bei verbreiteten Arten mit einem günstigen Erhaltungszustand.

Die Schaffung von überoptimierten Brutplätzen außerhalb regelmäßiger Bewirtschaftung ist als spezifische vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für den Kiebitz anerkannt. Die Maßnahme weist auf Grund der sehr hohen Erfolgswahrscheinlichkeit und der kurzfristigen Wirksamkeit grundsätzlich eine sehr hohe Eignung auf (vgl. Runge, H., Simon, M. & Widdig, T. (2010): Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben, FuE-Vorhaben im Rahmen des Umweltforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz - FKZ 3507 82 080, S. A 124, 125). Der Kenntnisstand zu den Habitatansprüchen des Kiebitzes ist auf Grund zahlreicher Forschungsarbeiten als sehr gut zu bezeichnen. Die Habitatstrukturen sind gut künstlich herstellbar. Dass gezielte Gestaltungsmaßnahmen mit Abgrabungen, Seigen und offenen Wasserflächen zu einer Attraktion brütender Kiebitze und sogar zur Entwicklung einer Kiebitzkolonie führen können, zeigt das Gebiet „Kreuzstauden“ im Griesenbacher Moos (Lkr. Landshut, nahe der A 92). Auf einer Fläche von etwa 10 ha wurden Teile landwirtschaftlich intensiv genutzter Niedermoorflächen abgesenkt und gezielt Wasser in Teile der Fläche eingeleitet. So entstanden zeitweise wassergefüllte Senken, umgeben von sandig-kiesigen Hügeln. Zudem wurde artenreiches Mahdgut aufgebracht. In diesem divers reliefierten Gelände mit einem Feuchtegradienten haben sich wertvolle Lebensräume für Pflanzen und Tiere entwickelt. Unter anderem brüten hier über Jahre meist zwischen 10 und 20 Kiebitze.

Von großer Relevanz ist auch die Prädatorenkontrolle. Bei Wiesenbrütern ist wegen der mit der Bejagung verbundenen Störungen die passive Prädatorenbekämpfung, insbesondere durch Einzäunungen von Brutkolonien zu bevorzugen. Die Einzäunung hat sich in bestehenden Wiesebrüterkolonien (Beispiele Mettenbacher Moos, Freisinger Moos) zur Abwehr von bodengebundenen Prädatoren als wirksam erwiesen.

Die Maßnahme A13/CEF wird von einem Risikomanagement aus Wirkungskontrollen und Korrekturmaßnahmen begleitet.

Für die Maßnahme A13/CEF kann deshalb mit großer Sicherheit davon ausgegangen werden, dass ggf. mit nachsteuernden Maßnahmen auf der Habitatfläche (z. B. Pflegemaßnahmen für die Sohle der Geländeabsenkung), der Erhalt der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewährleistet ist. Der Erhalt der ökologischen Funktion ist gewährleistet, wenn eine Konstanz oder Verbesserung der brütenden Paare und auch des Bruterfolgs unter Bezug auf die heranzuziehenden Parameter (z. B. auch Witterung, Krankheit, Änderung der Landnutzung im größeren Umfeld) festgestellt werden kann.

Soweit dennoch eine Restprognoseunsicherheit verbleibt, kann diese mit einer die Maßnahme A13/CEF ergänzenden produktionsintegrierten Maßnahme für den Kiebitz in der Feldflur im Naturraum Unteres Inntal abgedeckt werden. Die Maßnahme A13/CEF begleitende und ergänzende produktionsintegrierte Maßnahmen können auf wechselnden Flächen durchgeführt und mittels einer schuldrechtlichen Vereinbarung mit einer geeigneten Einrichtung abgesichert werden.

Anpassungen und Nachbesserungen des Monitorings und Risikomanagements bleiben vorbehalten.

Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten für den Kiebitz wird im räumlichen Zusammenhang mit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A13/CEF gewahrt. Unter Berücksichtigung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme ist auch eine erhebliche störungsbedingte Beeinträchtigung der lokalen Population auszuschließen. Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden daher nicht erfüllt.

#### Klappergrasmücke

Die Prognose der Schädigungs- und Störungsverbote ist wegen der ähnlichen Lebensweise und Verbreitung im Gebiet mit der von Bluthänfling und Dorngrasmücke vergleichbar. Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden nicht erfüllt.

#### Neuntöter

Die meisten der als Nistplatz potenziell geeigneten Gebüsche im Abbaugelände bei Spitzöd liegen in einer Entfernung von über 200 m zur Autobahn, so dass nur wenige potenzielle Brutbereiche in geringem Maße Störeffekten ausgesetzt sind. Eine nachhaltige, populationsrelevante Störung ergibt sich nicht.

Der Brutplatz des beobachteten Neuntöters befindet sich wahrscheinlich im Randbereich der älteren Kiesweiher bei Spitzöd mit einzelnen Gebüschen an den Böschungen. Die Beobachtungsstelle neben der Straße nach Oberindling weist keine geeigneten Strukturen zur Nestanlage auf. Damit betrifft die vorgesehene geringfügige Verbreiterung der Gemeindeverbindungsstraße sowie die Flächeninanspruchnahme für das Baufeld der A 94 hier und im übrigen Streckenabschnitt keine Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Art.

#### Pirol

Der (vermutete) Brutplatz des Pirols im Standortübungsplatzgelände befindet sich außerhalb des anzunehmenden Störbandes der A 94. Die Störbänder beidseits der Autobahn A 3 in den Rottauen werden sich durch die vorhabenbedingte Zunahme des Verkehrs geringfügig nach außen verschieben. Dies wird keine Auswirkungen auf den lokalen Bestand des Pirols haben, da Pirole großflächige Reviere besetzen, innerhalb deren sie solchen geringfügigen Verschiebungen von Störeffekten bei der Nestanlage in zusammenhängenden Gehölzbeständen problemlos ausweichen können.

Baubedingte Störeffekte im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes im Zuge der Kiesentnahme, Transporte und Zwischenlagerungen zur Herstellung der Ausgleichsmaßnahme A13/CEF werden wie beim Grünspecht in der saP als nicht

nachhaltig und damit nicht als populationsrelevant beurteilt. Auch Beschädigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden ausgeschlossen.

#### Turteltaube

Die Nachweisorte (nach UVS und Kartierung 2011) befinden sich in über 500 m Entfernung zur A 94. Von erheblichen Auswirkungen auf den lokalen Bestand der Turteltaube und dessen Erhaltungszustand ist nicht auszugehen.

Auch eine Beschädigung oder Zerstörung von (potenziellen) Fortpflanzungsstätten kann ausgeschlossen werden. Als potenzieller Brutplatz, der durch Überbauung betroffen ist, können auch die Gehölze im Standortübungsplatz angesehen werden. Hier sind jedoch nicht die besonders geeigneten, lockeren Baumbestände im Nord- und Südwestteil des Standortübungsplatzes außerhalb des Beeinträchtigungskorridors betroffen. Sollten dennoch als Brutplätze geeignete Gehölze im Baufeld liegen und beseitigt werden, bieten die bereits vorhandenen Gehölzbestände und die Ausgleichsfläche A1/CEF mit den vorgesehenen Gehölzpflanzungen und den strukturreichen Waldrandzonen einen besser geeigneten Lebensraum als die überbauten Fichtenparzellen. Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden nicht erfüllt.

#### Wachtel

Baubedingte Beeinträchtigungen führen zu zeitweiligem Ausweichen in ungestörte Bereiche der Agrarlandschaft, ohne nachhaltigen Einfluss auf den lokalen Bestand. 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 erwartet, zumal ein ungestörter Raum durch die Anlage der Ausgleichsfläche A13/CEF optimiert wird.

Wie bei den anderen Arten der Agrarlandschaft im Gebiet (Feldlerche, Kiebitz, Rebhuhn) wechseln die besetzten Brutplätze der Wachtel von Jahr zu Jahr mit der jeweiligen Anbaufrucht. Durch die A 94 wird zwar der Gesamtlebensraum der Wachtel durchschnitten und 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), so dass sich die wenigen tatsächlich im Gebiet brütenden Wachteln hier ohne nachhaltige Auswirkung auf den lokalen Bestand neu verteilen können.

Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang mit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A13/CEF gewahrt. Eine Auswirkung auf den Erhaltungszustand der lokalen Population kann ausgeschlossen werden. Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden daher nicht erfüllt.

#### Wiesenschafstelze

Die Effektdistanz für Störungen durch Straßen ist mit ca. 100 m bei der Wiesenschafstelze deutlich geringer als beim Kiebitz. Es wird davon ausgegangen, dass möglicherweise durch bau- und betriebsbedingte Störungen vertriebene Individuen in benachbarte, in ausreichender Flächengröße vorhandene Teile der

Kulturlandschaft ausweichen oder in die große Ausgleichsfläche A13/CEF übersiedeln können. Eine Auswirkung auf den (angenommenen) Bestand bzw. den Erhaltungszustand der lokalen Population kann ausgeschlossen werden.

Auch unter der Annahme, dass die Wiesenschafstelze im Standortübungsplatz oder auch auf Ackerflächen vereinzelt als Brutvogel vorkommt und Teile ihrer (potenziellen) Brutplätze überbaut werden, bleibt dennoch ihre Fortpflanzungsstätte, die weitläufige Agrarlandschaft der Pockinger Heide, die von der Art offensichtlich nur sehr dünn besiedelt wird, in ihrer ökologischen Funktion erhalten. Dies wird auch durch die Anlage des großflächigen Kiebitz-Lebensraums (A13/CEF) gewährleistet, der mit dem großflächig extensivem Grünland deutlich besser geeignete Brutplätze für die Wiesenschafstelze bereit stellt als die intensiv genutzte Ackerlandschaft und somit als Ausweichhabitat für Brutpaare dienen kann.

Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang mit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A13/CEF gewahrt. Eine Auswirkung auf den Erhaltungszustand der lokalen Population kann ausgeschlossen werden. Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden daher nicht erfüllt.

### Rebhuhn

Baubedingte Beeinträchtigungen (v. a. Lärm, Anwesenheit von Menschen) führen zu zeitweiligem Ausweichen in ungestörte Bereiche des ehemaligen Standortübungsplatzes oder der Agrarlandschaft, die keinen nachhaltigen Einfluss auf den lokalen Bestand haben. Gegenüber (betriebsbedingtem) Straßenlärm zeigt das Rebhuhn eine relativ hohe Empfindlichkeit. Als "Effektdistanz", in der betriebsbedingte Wirkungen (in Überlagerung mit anderen Störquellen) eintreten können, wird eine Entfernung von 300 m als Orientierungswert angenommen (BMVBS 2010). Durch die Ausweichmöglichkeiten und die Lebensraumoptimierung im Nord- und Südteil des ehemaligen Standortübungsplatzes (A1/CEF und A13/CEF) kann eine erhebliche Auswirkung auf den lokalen Bestand und dessen Erhaltungszustand verhindert werden.

Durch die A 94 wird der Gesamtlebensraum des Rebhuhns im Gebiet durchschnitten und Teile dieser potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Art überbaut. Die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Lebensstätten kann jedoch durch die Optimierung des Habitatangebots auf der Ausgleichsfläche A1/CEF (extensive Grünlandnutzung, Auflassung von Wegen, Anlage naturnaher Hecken) und auf der großen, störungsarmen Ausgleichsfläche für die Kiebitzpopulation A13/CEF (Schaffung von Randstrukturen und großflächig artenreichen Wiesen, permanentes Nahrungsangebot, differenziertes Pflegekonzept) kompensiert werden, so dass keine Auswirkungen auf den lokalen Bestand eintreten werden.

Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang mit den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A1/CEF und A 13/CEF gewahrt. Eine Auswirkung auf den Erhaltungszustand der lokalen Population kann ausgeschlossen werden. Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden daher nicht erfüllt.

### Mäusebussard, Sperber, Turmfalke

Bau- und betriebsbedingte Störungen sind in den an die A 94 angrenzenden Brutrevieren der Arten möglich, wobei der Verkehrslärm nur eine untergeordnete Rolle bei den Störfaktoren spielt. Ein Ausweichen in störungsarme Gebiete ist bei allen Arten angesichts der großräumigen Reviere innerhalb derselben Brutreviere möglich, eine Meidung straßennaher Nahrungshabitate oder eine Barrierewirkung der Autobahn sind nicht gegeben. Eine erhebliche Störung mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen wird in der saP ausgeschlossen.

Bei der aktuellen Brutvogelkartierung (2011/2014, Büro Dr. Schober) wurden keine Horststandorte auf oder unmittelbar neben der Trasse festgestellt. Auch die Zerstörung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte der Arten ist daher ausgeschlossen bzw. kann auf solche Fälle durch Maßnahmen der Umweltbaubegleitung reagiert werden.

### Waldohreule

Bau- und betriebsbedingte Störungen, insbesondere durch Verkehrslärm, sind bei der Waldohreule zu erwarten. Die festgestellten Brutplätze liegen jedoch außerhalb (Spitzöd) oder am Rande (Edt) des möglichen Störbandes. Der Brutplatz im ehemaligen Standortübungsplatz liegt innerhalb des Störbandes, wird aber im Zuge der Erstellung der Ausgleichsfläche beseitigt. Ein Ausweichen in störungsarme Gebiete ist damit zwangsläufig verbunden, die Neubesetzung eines Brutplatzes angesichts der großräumigen Reviere innerhalb desselben Reviers aber möglich. Eine Meidung straßennaher Nahrungshabitate oder eine Barrierewirkung der Autobahn sind nicht zu erwarten. Eine erhebliche Störung mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population kann daher ausgeschlossen werden.

Weil die Art keine eigenen Nester baut, ist sie auf die Übernahme von (hauptsächlich) Rabenvogelnestern angewiesen. Diese sind im Standortübungsplatz in größerer Zahl vorhanden (Elster, Rabenkrähe), so dass der Verlust des Brutreviers in diesem Bereich durch die Beseitigung der Gehölzgruppe bzw. weiterer (Fichten-) Waldbereiche nicht angenommen werden muss. Um keine besetzte Fortpflanzungsstätte zu beschädigen, werden Gehölzrodungen außerhalb der Brutzeit vorgenommen (S5).

Bei Berücksichtigung der konfliktvermeidenden Maßnahmen werden Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbot für die Waldohreule nicht erfüllt.

#### **3.4.5.1.2.5 § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG**

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

#### **3.4.5.1.2.6 Ausnahmeerteilung nach § 45 BNatSchG**

Wie oben beschrieben, kann trotz der vorgesehenen umfangreichen Maßnahmen bei folgenden Arten die Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG i. V. m. Abs. 5 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden.

#### **Art nach Anhang IV der FFH-RL**

- Zauneidechse



## Europäische Vogelarten

- Mäusebussard
- Rebhuhn
- Sperber
- Turmfalke
- Waldohreule

Für die genannten Arten wird eine artenschutzrechtliche Ausnahme erteilt. Die Voraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG sind erfüllt. Die Ausnahmeerteilung ist von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfasst.

Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG dürfen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG gewährt werden, wenn ein Ausnahmegrund nach § 45 Abs. 7 S. 1 BNatSchG gegeben ist, eine zumutbare Alternative nicht gegeben ist, sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nicht verschlechtert und Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie und Art. 9 V-RL keine weitergehenden Anforderungen enthält.

§ 45 Abs. 7 S. 1 BNatSchG sieht vor, dass von den Verboten des § 44 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen zugelassen werden können

- zur Abwehr erheblicher land-, forst-, fischerei-, wasser- oder sonstiger erheblicher wirtschaftlicher Schäden (Nr. 1),
- zum Schutz der natürlich vorkommenden Tier- und Pflanzenwelt (Nr. 2),
- für Zwecke der Forschung, Lehre, Bildung oder Wiederansiedlung oder diesen Zwecken dienenden Maßnahmen der Aufzucht oder künstliche Vermehrung (Nr. 3),
- im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt (Nr. 4) oder
- aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art (Nr. 5).

Hier ist der Ausnahmegrund der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG) gegeben. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen für den Neubau der A 94 im Abschnitt Kirchham - Pocking 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. In der seit 31.12.2016 gültigen Fassung des Bedarfsplans befindet sich die A 94 von München bis Pocking (A 3) im sog. „Vordringlichen Bedarf“. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Lösung vernünftigerweise geboten und entspricht 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 des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der "zwingenden

Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1073/04). 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 ist von besonders hohem Interesse für die Entwicklung der Region. Auch die Entlastung der Stadt Pocking vom Durchgangsverkehr spricht hier für den Straßenbau.

Gemäß § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Als Alternative kommen alle Vorhabenvarianten in Betracht, mit denen sich die konkret verfolgten Ziele noch - wenn auch unter gewissen Abstrichen am Zielerfüllungsgrad - verwirklichen lassen (BVerwG Urteil vom 17.01.2007 - 9 A 20/05). Die Alternativen müssen darüber hinaus zumutbar sein. Zumutbar sind nur diejenigen Alternativen, deren Verwirklichungsaufwand - auch unter Berücksichtigung naturschutzexterner Gründe - nicht außer Verhältnis zu dem mit ihnen erreichbaren Gewinn für den Naturschutz steht (BVerwG Urteil vom 17.05.2002 - 4 A 28/01).

Bezüglich Standort- bzw. Trassenalternativen ergeben sich auch unter dem Artenschutzaspekt keine günstigeren Alternativen. Die Vogelarten, bei denen es mit der Planfeststellungstrasse voraussichtlich zur Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotsstatbestände, im Speziellen des Tötungsverbots durch Kollisionen, kommt, wären bei allen Varianten südlich und nördlich von Pocking in gleicher Weise betroffen. Dies liegt daran, dass die Aktionsradien der Arten so groß sind, dass es im Gebiet keinen Landschaftsausschnitt gibt, in dem keine Betroffenheit der einzelnen Arten gegeben wäre. Die nicht weiter verfolgten Varianten hätten hier keine Vorteile. Für die Zauneidechse könnten sich baubedingte Individuenverluste möglicherweise durch die Vermeidung der Durchfahrung des ehemaligen Standortübungsplatzes Pocking minimieren lassen. Eine Nordumfahrung von Pocking würde mit der Querung des Überschwemmungsgebietes der Rott jedoch andere Betroffenheiten bei einer Reihe von Feuchtgebiets- und Gewässerarten hervorrufen. Zudem würde eine starke Annäherung an das dortige FFH-Gebiet erfolgen. Als Alternative zur Minderung der artenschutzrechtlichen Betroffenheit würde lediglich der Ausbau der B 12 durch den Ortsbereich von Pocking verbleiben, der jedoch als nicht zumutbare Alternative vom Vorhabenträger ausgeschlossen werden durfte.

Bei der Plantrasse der A 94 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 Querungshilfen, Maßnahmen zur Kollisionsvermeidung, Maßnahmen zur Minderung von Störungen durch Immissionen und sonstige Störeffekte sowie 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.

Für die Erteilung einer Ausnahme ist es des Weiteren unabdingbar, dass sich der Erhaltungszustand der betreffenden Art nicht verschlechtern darf und die weiteren Voraussetzungen des Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie gewahrt sein müssen. Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie spricht im Gegensatz zu § 45 Abs. 7 S. 2 BNatSchG nicht

vom Ausbleiben von Verschlechterungen, sondern davon, dass die Populationen der Arten trotz der Ausnahme in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Eine Ausnahme ist gleichwohl selbst dann nicht ausgeschlossen, wenn sich die betreffende Art bereits in einem ungünstigen Erhaltungszustand befindet, sofern nur nachgewiesen werden kann, dass durch das Vorhaben sich der ungünstige Erhaltungszustand nicht weiter verschlechtert und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindert wird (EuGH Urteil vom 14.06.2007 - C-342/05; BVerwG Beschluss vom 17.04.2010 - 9 B 5/10). Eine Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes wird nicht behindert. Auch diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Straßenbauvorhaben hat zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch bedeutet nicht jeder Verlust eines Individuums eine Verschlechterung des Erhaltungszustands. Die Populationen der (möglicherweise) betroffenen Arten bleiben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in ihrem günstigen Erhaltungszustand bzw. in ihrer derzeitigen Lage.

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 derzeitige Erhaltungszustand der betroffenen Arten und die Auswirkungen des Planvorhabens sind in Tabelle 12, Kap. 5.2 der Planunterlage 12.4T zusammengefasst dargestellt. Auf die Planunterlage vom 10.3.2016 wird 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 12.1T des Plangeheftes beschrieben. Das Vorhaben muss 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 das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil unter Nr. 4.2 der Unterlage 12.1T beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

### 3.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

#### 3.4.5.3.1 Eingriffsregelung

Das Vorhaben steht auch mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 14 ff. BNatSchG) in Einklang. Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

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

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Die Pflicht zur Vermeidung umfasst auch die teilweise Vermeidung, d. h. die Minimierung. Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

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

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). 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 Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die des Eigentums oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung der A 94 entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12T) verwiesen.

#### 3.4.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Der Neubau der A 94 verursacht durch Bau, Anlage und Betrieb beträchtliche Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie des Landschaftsbildes führen und somit, trotz Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen, einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG darstellen.

Durch den Neubau der A 94 im vorliegenden Planungsabschnitt ergeben sich hinsichtlich der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft drei grundsätzlich unterschiedliche Bereiche:

- der ehemalige Standortübungsplatz mit kleinräumig und abwechslungsreich gegliederter Landschaft, mit hohem ökologischen Entwicklungspotenzial und geringer Nutzungsintensität (Konfliktbereich 1a)
- die intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen südlich und östlich von Pocking, die jedoch eine wichtige Funktion als Kiebitzlebensraum erfüllen (Konfliktbereiche 1b, 1a sowie 2 und 3)

- das Gebiet "Königswiese", naturschutzfachlich wichtig zum Erhalt und zur Entwicklung von grundwasserbeeinflussten Landschaften und Biotopen am Ausbach und Ziel von naturschutzfachlichen Fördermaßnahmen (Konfliktbereich 4)

Im Einzelnen ergeben sich folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen:

**Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes:**

- Beeinträchtigte Lebensräume mit regionaler (hoher) Bedeutung:
  - Beeinträchtigungen der Lebensräume auf dem Gelände des ehemaligen Standortübungsplatzes (Konfliktbereich 1a):

Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von Laubmischwald.

Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von artenreichem Grünland mit extensiver Nutzung und mageren Altgrasbeständen.

Kleinflächige Überbauung von Initialvegetation auf nassem Standort und Landröhricht mit Nachweisen von bedeutsamen Libellen- und Heuschreckenarten.

Verlust von artenreichem Grünland mit extensiver Nutzung, mageren Altgrasbeständen und eines kleinen Laubwaldbestandes trocken, warmer Standorte durch die Anlage der Kiebitz-Ausgleichsfläche A13/CEF mit Geländeabsenkung im Rahmen der Seitenentnahme.

Vorübergehende Inanspruchnahme von artenreichem Grünland mit extensiver Nutzung durch bauzeitliche Errichtung der Massenerlagerflächen und die Baustraße zum Massentransport, Beeinträchtigung von Habitaten der Zauneidechse und bedeutsamer Heuschreckenarten.

- Beeinträchtigung von Kiebitzrevieren (Konfliktbereich 3):

Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von zahlreichen Kiebitzrevieren auf Ackerflächen mit großer Bedeutung für den ostbayerischen Raum.

- Beeinträchtigung der Lebensräume im Bereich „Königswiese“ (Konfliktbereich 4):

Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von zahlreichen Kiebitzrevieren auf Ackerflächen mit großer Bedeutung für den ostbayerischen Raum.

Verlegung, Überbrückung und mittelbare Beeinträchtigung des Ausbaches und seiner gewässerbegleitenden Gehölzsäume.

Versiegelung, Überbauung, Durchschneidung und mittelbare Beeinträchtigung des naturschutzfachlich wichtigen Gebietes zum Erhalt und zur Entwicklung von grundwasserbeeinflussten Landschaften und Biotopen "Königswiese".

Kleinflächige Überbauung des Ufergehölzes eines naturnahen Altwassers der Rott östlich der A 3 durch den Anschluss des Flutgrabens.

- Beeinträchtigte Lebensräume mit lokaler (mittlerer) Bedeutung:

- Beeinträchtigungen von Lebensräumen in Ackerbereichen und auf dem Gelände des ehemaligen Standortübungsplatzes (Konfliktbereich 1a):

Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von Flurgehölzen, Laubmischwald- und gemischten Aufforstungen, Nadelwaldbeständen, großflächig extensiv genutztem, artenarmem Grünland, Staudenfluren und -säumen und eines Ackers mit Kiebitzrevier bei Pfaffenhof.

Verlust von Flurgehölzen, Laubwald- und gemischten Aufforstungen, Nadelwaldbeständen, Vorwald, großflächig von extensiv genutztem, artenarmem Grünland, Staudenfluren und -säumen durch die Anlage der Kiebitz-Ausgleichsfläche mit Geländeabsenkung (Seitenentnahme).

Vorübergehende Inanspruchnahme großflächig von extensiv genutztem, artenarmem Grünland sowie kleinflächig von Laubmischwald und gemischten Aufforstungen, Staudenfluren und Gehölzen durch bauzeitliche Errichtung der beiden Massenlagerflächen und die Baustraße zum Massentransport.

- Beeinträchtigungen von Lebensräumen im Ackerbereich südlich von Pocking (Konfliktbereich 2):

Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von einzelnen Kiebitzrevieren auf Ackerflächen zwischen Haidzing und Pfaffing.

- Beeinträchtigungen von Lebensräumen östlich von Pocking (Konfliktbereich 3):

Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung einer kleinen Waldfläche mit Laubwaldaufforstung nordöstlich von Oberindling.

- Beeinträchtigung der Lebensräume im Bereich Königswiese (Konfliktbereich 4):

Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung sowie Isolierung eines Teilstückes einer langgezogenen Windschutzhecke mit Bedeutung als Lebensraum und Leitstruktur mehrerer Fledermausarten und Vögeln.

Sehr kleinflächige Versiegelung und Überbauung von gewässerbegleitenden Gehölzen an der A 3 am Weidenbach und einem Seitenarm des Weidenbachs sowie von Landröhricht bei der Unterführung der GVS Gewerbepark Königswiese.

- Beeinträchtigte Lebensräume mit geringer Bedeutung:

Beeinträchtigungen von Ackerflächen, einzelnen Gehölzen, Intensivgrünland, kleinen Reststrukturen und Straßenbegleitgrün ohne Nachweise bedeutsamer Arten im gesamten Streckenabschnitt (alle Konfliktbereiche).

- Beeinträchtigungen des landschaftlichen Funktionsgefüges:

- Beeinträchtigungen der Funktionsbeziehungen im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes (Konfliktbereich 1a):

Beeinträchtigung von Leitstrukturen und Jagdgebieten von Fledermäusen und von Funktionsbeziehungen für Vögel, Amphibien und die Zauneidechse.

- Beeinträchtigungen der Funktionsbeziehungen entlang des Ausbaches (Konfliktbereich 4):

Zerschneidungswirkungen auf Funktionsbeziehungen entlang des Ausbaches, der einzigen wichtigen von der A 94 gequerten Vernetzungsachse im vorliegenden Streckenabschnitt mit tages- und jahreszeitlichen Wanderungen zahlreicher Tierarten (u. a. Vorkommen der Blauflügel-Prachtlibelle, Leitstruktur für mehrere Fledermausarten).

- Beeinträchtigungen der Funktionsbeziehungen im Bereich „Königswiese“ (Konfliktbereich 4):

Zerschneidung des zusammenhängenden landwirtschaftlich genutzten Gebietes ohne Siedlungen, Lebensraum für heimische Tier- und Pflanzenarten (insbesondere Kiebitz), mit Biotopkomplexen aus Flurbereinigungsverfahren und Ökoflächen der Stadt Pocking, Verlust des nördlichen Teilstücks der Windschutzhecke als Leitstruktur für Fledermäuse.

- Beeinträchtigungen von Flächen mit Bedeutung für abiotische Schutzgüter:

- Schutzgut Boden:

Geringfügige Zunahme des Gefährdungspotenzials für die grundwasserbeeinflussten Böden im Bereich „Königswiese“ durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle).

Versiegelung und Überbauung von Waldböden (in geringem Umfang).

Versiegelung und Überbauung landwirtschaftlich genutzter Böden mit günstigen Ertragsbedingungen, Einträge verkehrsbedingter Emissionen auf überwiegend damit bisher nicht belasteten Böden.

- Schutzgut Wasser:

Geringfügige Zunahme des Gefährdungspotenzials für die grundwassernahen Standorte im Bereich „Königswiese“ durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle), Schutz durch Führung der A 94 in Dammlage und Ausstattung mit Fahrzeugrückhalteanlagen (z. B. Leitplanken).

Geringfügige Zunahme des Gefährdungspotenzials für den gequerten Ausbach (hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag und hohe Empfindlichkeit gegenüber baulichen Maßnahmen) durch verkehrsbedingte Auswirkungen (Emissionen, Unfälle).

Verlust von Retentionsraum in den Überschwemmungsgebieten von Rott und Inn im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94.

- Schutzgut Klima/Luft:

Mögliche zeitweilige Beeinträchtigung der Luft in den nahe an der Autobahn gelegenen Weilern entlang der A 94 durch verkehrsbedingte Emissionen (teilweise Vorbelastung durch bestehende B 12).

Die A 94 verläuft im Streckenabschnitt Kirchham-Pocking im südwestlichen Teilabschnitt in niedriger Dammlage bzw. im Einschnitt, im nordöstlichen Teilabschnitt in



hoher Dammlage. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den Neubau der A 94 sind erheblich. Die ebene und offene Landschaft erfährt durch die Autobahn selbst (Dämme, Einschnitte, Verkehrsflächen, Verkehrsleiteinrichtungen) sowie durch die Lärmschutzanlagen bzw. Seitenablagerungen, Anschlussstellen, Parkplätze, Ingenieurbauwerke und die Regenwasserbehandlungsanlage weithin sicht- und erlebbare Veränderungen. Die Überführungen der querenden Straßen und Wege über die Autobahn bilden weitere optische Barrieren und unterteilen die Landschaft zusätzlich.

Die Lärmschutzwälle bzw. Seitenablagerungen haben starke optische Trennwirkung. Diese wird durch Pflanzmaßnahmen zur Einbindung der Bauwerke gemindert.

Durch die Summe dieser Maßnahmen wird die Landschaft zwischen Kirchham und der A 3 im Zuge des Autobahnneubaues, auch mit den geplanten Pflanzmaßnahmen zur landschaftlichen Einbindung, ein völlig neues Bild erhalten.

Ferner führen die vorgezogene Ausgleichsfläche A13/CEF zur Neuschaffung von Kiebitz-Lebensräumen mit der hierfür erforderlichen großflächigen und bis zu 10 m tiefen Geländeabsenkung (Seitenentnahme) mit Erschließung eines grundwassernahen Geländeniveaus sowie die beiden bis ca. 21 m bzw. ca. 28 m hohen bauzeitlichen Massenablagerungen mit Baustraße zum Massentransport im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes zu umfangreichen dauerhaften bzw. temporären Veränderungen des Landschaftsbildes in der weitgehend ebenflächigen Pockinger Heide sowie zu Veränderungen der Erholungseignung.

Beeinträchtigungen (optische Zerschneidungswirkung, technische Überprägung) des **Landschafts- und Ortsbildes** durch:

- Dammlage der Autobahn von Bau-km 34+400 bis Bauende
- Dämme, Einschnitte, Verkehrsflächen, Verkehrsleit- und Schutzeinrichtungen
- Lärmschutzwälle bzw. Seitenablagerungen
- Autobahnkreuz, Anschlussstellen, Parkplätze, Ingenieurbauwerke
- eine Regenwasserbehandlungsanlage
- großflächige Geländeabsenkung im Bereich der Ausgleichsfläche A13/CEF
- bauzeitliche Massenablagerungen im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes mit Baustraße zum Massentransport
- Verlust landschaftsbildprägender Vegetation
- Überführungsbauwerke der querenden Straßen und Wege über die Autobahn.

Die A 94 im Abschnitt Kirchham-Pocking beeinträchtigt insbesondere in ihrer südlichen Hälfte von Osterholzen bis Prenzing **Erholung und Naturgenuss** deutlich durch:

- Unterbrechung, Verlegung und akustische und optische Beeinträchtigung der freizeit- und erholungsrelevanten Wander- und Radwege südwestlich und südlich von Pocking
- Zerschneidung des Nordic-Walking-Netzes in der Pockinger Heide zwischen Kirchham, Pocking und Bad Füssing, Minimierung durch Verlegungen des Wegenetzes

- Beeinträchtigung der Erholungseignung in der Pockinger Heide durch Verkehrslärm und Flächenentzug für die Erholungsnutzung durch das Bauvorhaben
- Beeinträchtigung der Erholungseignung durch bauzeitliche und dauerhafte Verlegung/Umleitung von Rad- und Wanderwegen im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking und angrenzendem Umfeld.

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

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

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.

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 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 (§ 23 Abs. 1 BayKompV). Die Autobahndirektion Südbayern hat den Planfeststellungsantrag für den Neubau der A 94 zwischen Kirchham und Pocking am 22.6.2012 gestellt und die Anwendung der BayKompV nicht beantragt. Die Regelungen der Kompensationsverordnung sind also für das Planverfahren nicht anzuwenden. Dass der Vorhabenträger aufgrund von Einwendungen im Anhörungsverfahren die Planunterlagen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens angepasst bzw. ergänzt hat (Tektur vom 10.3.2016) führt zu keiner anderen Beurteilung.

Zu der Ermittlung des Flächenbedarfs der Ausgleichsmaßnahmen wird auf die Planunterlage 12.1T, Seiten 57 ff. Bezug genommen.

Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen:

| <b>Maßnahme Nr.</b> | <b>Beschreibung</b>                                                                                                                                      | <b>Bau-km</b>                 | <b>Gesamtfläche</b> | <b>Anrechenbare Fläche (Naturschutzrecht)</b> |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------|
| A1/CEF              | Optimierung und Sicherung eines Lebensraumkomplexes auf Teilflächen des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking (südlich der A 94)             | 27+650 -<br>28+450re          | <b>21,09 ha</b>     | <b>16,13 ha</b>                               |
| A2                  | Waldneuanlage und Magerwiese zwischen der B 12 und der A 94 bei Osterholzen                                                                              | 25+950 -<br>26+310 li         | <b>1,66 ha</b>      | <b>1,66 ha</b>                                |
| A3                  | Feldgehölz mit mageren Gras- und Krautfluren an der PWC-Anlage bei Pfaffenhof                                                                            | 26+610 -<br>26+700 li         | <b>0,31 ha</b>      | <b>0,31 ha</b>                                |
| A4                  | ist mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 entfallen                                                                                                        |                               |                     |                                               |
| A5                  | Wald- und Waldrandlebensraum zwischen dem ehemaligen Standortübungsplatz und der verlegten Kreisstraße PA 58                                             | 28+660 -<br>28+750 li         | <b>0,78 ha</b>      | <b>0,70 ha</b>                                |
| A6                  | ist mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 entfallen                                                                                                        |                               |                     |                                               |
| A7                  | Wald- und Waldrandlebensraum nordöstlich von Oberindling                                                                                                 | 34+570 -<br>34+670 li         | <b>0,20 ha</b>      | <b>0,10 ha</b>                                |
| A8                  | Anlage einer Baumreihe an der überführten Kreisstraße PA 57 östlich von Königswiese                                                                      | 34+730 -<br>34+910<br>re + li | <b>0,44 ha</b>      | <b>0,44 ha</b>                                |
| A9                  | Baumreihen und Magerwiesen an der verlegten B 388 und der neuen Kreisstraße östlich von Pocking                                                          | 35+930 -<br>36+310 li         | <b>0,83 ha</b>      | <b>0,83 ha</b>                                |
| A10                 | Sichtschutzpflanzung und Waldneuanlage zwischen der neuen Kreisstraße und dem Autobahnkreuz A3/A94 (zugleich Hochwasserretentionsfläche mit Bodenabtrag) | 37+190 -<br>37+640 li         | <b>2,03 ha</b>      | <b>2,03 ha</b>                                |
| A11                 | ist mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 entfallen                                                                                                        |                               |                     |                                               |
| A12                 | Magere Gras- und Krautfluren und Feldgehölze an der PWC-Anlage bei Pfaffenhof                                                                            | 27+160 -<br>27+260re          | <b>0,43 ha</b>      | <b>0,43 ha</b>                                |
| A13/CEF             | Neuschaffung von Kiebitzlebensräumen auf Teilflächen des ehemaligen Standortübungsplatzes                                                                | 27+310 -<br>28+560 li         | <b>41,75 ha</b>     | <b>41,75 ha</b>                               |

|         |                                                                                                                                      |                    |                |                |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|
|         | Kirchham/Pocking (nördlich der A 94) und Renaturierung der Seitenentnahme (Geländeabsenkung)                                         |                    |                |                |
| A14/CEF | Wald- und Waldrandlebensraum mit Magerwiese auf Teilfläche des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking (nördlich der A 94) | 27+710 - 27+860 li | <b>1,39 ha</b> | <b>0,67 ha</b> |
| A15     | Magere Gras- und Krautfluren und Feldgehölze zwischen Anschlussstelle und verlegter Kreisstraße PA 58                                | 28+640 - 28+740 li | <b>1,21 ha</b> | <b>1,21 ha</b> |

**Summe der Ausgleichsflächen                      72,12 ha                      66,26 ha**

Die Ausgleichsfläche A13/CEF dient neben der artenschutzrechtlich begründeten vorgezogenen Neuschaffung von Kiebitz-Lebensräumen und Habitaten weiterer geschützter Vogelarten auch der Renaturierung der Seitenentnahme (Geländeabsenkung) und lagegleicher Gewinnung von Dammschüttmaterial für den Bau der A 94 sowie der naturschutzrechtlichen Kompensation für Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild auf der Abgrabungsfläche sowie für die nur temporären Eingriffe der Massenlagerflächen und der Baustraße.

Die Beeinträchtigungen durch den Neubau der A 94 haben nach den o. g. Grundsätzen einen rechnerischen **Ausgleichsflächenbedarf von insgesamt 65,12 ha** zur Folge (Seite 64, Planunterlage 12.1T). Dieser wird durch die oben genannten Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes (A1/CEF, A5, A7, A13/CEF und A14/CEF, Gesamtfläche 65,21 ha, anrechenbare Fläche 59,35 ha) und zur Wiederherstellung und Neugestaltung des Landschaftsbildes (A2, A3, A8, A9, A10, A12 und A15, Gesamtfläche 6,91 ha, anrechenbare Fläche 6,91 ha) mit einer **anrechenbaren Fläche von insgesamt 66,26 ha abgedeckt**.

Die vom Vorhabenträger zugesagten geringfügigen Planänderungen und -ergänzungen (A 3.9 sowie Nebenbestimmungen A 6) sind in der anrechenbaren Fläche von 66,26 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. Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwände hat der Vorhabenträger die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 geändert bzw. ergänzt (Tekturplanung vom 10.3.2016). Durch Verzicht auf die Seitenentnahme bei Prenzing (SE 1) und Ersatz durch die neue Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie durch Verzicht auf die ursprünglich geplante Ausgleichsfläche A11 im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz kann die Inanspruchnahme von etwa 66 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche (Ackerstandorte mit günstigen Erzeugungsbedingungen) vermieden werden. Der etwa 42 ha große Bereich des Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking wird derzeit extensiv als

Grünland (Schafbeweidung) genutzt. Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden liegen hier nicht vor. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

Ein weiterer, mit 21 ha erheblicher Teil des Flächenbedarfs an naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen kann auf der Ausgleichsfläche A1/CEF im südlichen Teil des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking umgesetzt werden. Die Fläche befindet sich ebenfalls im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Die meisten der übrigen, überwiegend kleinflächigen Ausgleichsflächen für den Naturhaushalt bzw. für die Neugestaltung des Landschaftsbildes liegen auf landwirtschaftlich schlecht nutzbaren Rest- oder Verschnittflächen, die durch den Autobahnbau entstehen. Die Ausgleichsfläche A10 ist deckungsgleich mit der Fläche, die zum Hochwasser-Retentionsausgleich bis zu 0,7 m tief abgetragen wird.

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

#### Naturschutzrechtliche Abwägung

Die naturschutzrechtliche Abwägung ist durchzuführen, wenn Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden und nicht vollständig kompensierbar sind. Dabei sind die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege anderen öffentlichen bzw. privaten Belangen gegenüberzustellen. Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen. Die naturschutzrechtliche Abwägung ist ein eigenständiger Verfahrensschritt. Sie ist somit nicht Teil der entsprechenden fachplanerischen Abwägung, sondern eine rein zweiseitige Abwägung zwischen den Interessen an der Vorhabensdurchführung und den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die durch die Genehmigungsbehörde durchzuführen ist. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A 3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Berücksichtigt wurden auch die Belange des allgemeinen Artenschutzes und der sonstigen besonders geschützten Arten, die nach der Legalausnahme des § 44 Abs. 5 S. 5 BNatSchG nicht den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG unterliegen. Der landschaftspflegerische Begleitplan berücksichtigt die Beeinträchtigungen von Biotopen und geschützten Lebensräumen und der dort vorkommenden Tier- und Pflanzenarten durch Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Damit dienen diese Maßnahmen auch dem Schutz der sonstigen allgemein oder besonders geschützten Arten. Es hat sich im Verfahren außerdem

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

Den Forderungen der **unteren Naturschutzbehörde** beim Landratsamt Passau wird mit den Nebenbestimmungen unter A 3.1.6, 3.4 und 3.5 weitgehend entsprochen.

Zur Forderung, dass die notwendigen Grundstücksflächen für die geplanten Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen vor Beginn der Baumaßnahme zur Verfügung stehen müssen, ist anzumerken, dass der Vorhabenträger die im südlichen Teil des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking für die Planfeststellungsabschnitte Malching - Kirchham und Kirchham - Pocking geplanten Ausgleichsflächen (insgesamt ca. 34 ha) bereits im Jahr 2007 erworben hat. Der Ausgleichsflächenanteil für den Abschnitt Kirchham - Pocking beträgt ca. 21 ha (A1/CEF). Auch die im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes im Rahmen der 1. Tektur geplante Ausgleichsfläche A13/CEF von etwa 42 ha hat der Vorhabenträger bereits erworben. Damit sind drei Viertel der für den Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking geplanten naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen im Eigentum der Straßenbauverwaltung (Bundesrepublik Deutschland). Die Flächen für die Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen befinden sich im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens (u. a. Böschungsflächen, Flächen im Bereich der Entwässerungsanlage und Retentionsflächen und des zu verlegenden Ausbaches). Sie werden vom Vorhabenträger zusammen mit den Bedarfsflächen für die Straßenbaumaßnahme erworben.

Die nach den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen vorgezogenen Maßnahmen zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Kiebitzlebensraumes (A13/CEF) werden so frühzeitig umgesetzt, dass die Flächen den Kiebitzen schon zur Verfügung stehen und durch ein Monitoring nachgewiesen ist, dass diese von den Kiebitzen erfolgreich angenommen werden, wenn mit den Straßenbauarbeiten begonnen wird. Wie in Kap. 5.2.1.2 der Planunterlage 12.1T ausgeführt, kann von einer kurzfristigen Wirksamkeit der Maßnahmen ausgegangen werden. Die im Anschluss an die Baufeldfreimachung, Rodung, Kiesentnahme und die in den Unterlagen 12T und 13.3 (Blätter 5T und 6T) dargestellte Modellierung und Bodenaufbringung mit Ansaat der neu geschaffenen Flächen ist deshalb in der Vegetationsperiode vor Beginn der Bauarbeiten im Bereich der Kiebitzlebensräume ausreichend. Für die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme ist ein Monitoring und Risikomanagement, das vom Vorhabenträger mit den Naturschutzbehörden abgestimmt wird, vorgesehen (siehe auch Maßnahmenblatt A13/CEF). Um zu gewährleisten, dass die CEF-Maßnahme während der gesamten Eingriffsdauer wirksam ist und evtl. zwischenzeitlich eingetretene Veränderungen in der Maßnahmendurchführung berücksichtigt werden können, ist vom Vorhabenträger ein funktions- und populationsbezogenes Monitoring in der Brutsaison nach der Baudurchführung, ein Jahr darauf, dann nach zwei, nach fünf und anschließend nach zehn Jahren durchzuführen (A 3.4.12).

Der Vorhabenträger hat bereits im Jahr 2012 mit einem standardisierten, jährlichen Monitoring der Kiebitz-Population sowie begleitend der landwirtschaftlichen Nutzung zwischen Kirchham, Pocking und Afham begonnen. Damit kann, wie gefordert, der Zustand der Kiebitz-Population vor, während und nach dem Bau der Autobahn dokumentiert sowie die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen kontrolliert

werden. Auf die Ausführungen in den Planunterlagen 12T und 16T darf im Übrigen verwiesen werden.

Nach den festgestellten Plänen vom 10.3.2016 sind für die Kiebitz-Ausgleichsfläche A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking hinsichtlich der Jagd besondere Regelungen geplant (Unterlage 12.1T, Anhang Kap. 4.2, Maßnahmenformblatt A13/CEF). Danach soll zur Erreichung der naturschutzfachlichen Entwicklungsziele sowie zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch jagdliche Handlungen im Bereich der Kiebitz-Ausgleichsfläche über Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger als Grundeigentümer und dem Jagdpächter/den Jagdberechtigten sichergestellt werden, dass keine Fütterungsstellen angelegt und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers errichtet werden und sich im Zeitraum März bis Juli die Jagd auf der Maßnahmenfläche A13/CEF (in Rücksprache mit der unteren und höheren Naturschutzbehörde) auf gezielte Prädatorenbekämpfung im Hinblick auf Wiesenbrüter beschränkt.

Es ist nicht geplant, auf der Maßnahmenfläche A13/CEF Wege anzulegen. Die Fläche wird mit einem fuchsdichten Elektrozaun hauptsächlich entlang der Außengrenze eingezäunt, so dass auch für Erholungssuchende ein Betretungshindernis gegeben ist. In seiner Stellungnahme vom 30.4.2017 hat der Vorhabenträger angekündigt, dass er die Anregungen nach einem generellen Betretungsverbot zur Brutzeit des Kiebitzes mit entsprechender Beschilderung bei der Umsetzung der Maßnahmen prüfen wird.

Die Funktionsfähigkeit der Ausgleichsmaßnahmen A1/CEF und A14/CEF hat der Vorhabenträger in artenschutzrechtlichen Teilbereichen vor Beginn der Straßenbauarbeiten sicherzustellen. Die Ausgleichsflächen sind bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung. Aufgrund der im Süd- und auch im Nordteil des ehemaligen Standortübungsplatzes nachgewiesenen Zauneidechsen und der günstigen Lebensraumverteilung mit mageren Gründlandbeständen, Rohbodenflächen und Wald- und Gehölzsäumen und der kurzfristig zu realisierenden Sonderstrukturen für die Zauneidechse kann davon ausgegangen werden, dass diese von Zauneidechsen angenommen werden. Ein tatsächlicher Nachweis der Zauneidechse in den vorgezogen hergestellten Sonderstrukturen vor Beginn der Bauarbeiten ist wegen der hohen Erfolgswahrscheinlichkeit sowie der angeordneten Abstimmung zwischen Umweltbaubegleitung und unterer Naturschutzbehörde (A 3.4.6) nicht veranlasst.

Auch die von der unteren Naturschutzbehörde gewünschten Kontrollen hinsichtlich der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen wurden - soweit notwendig - berücksichtigt. Grundsätzlich sind Verursacher von Eingriffen sowohl für die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation als auch für den Erfolg dieser Maßnahmen, d. h. das Erreichen der Kompensationsziele verantwortlich. Die Kompensation der Eingriffe ist nur dann erreicht, wenn keine erheblichen oder nachteiligen Beeinträchtigungen zurückbleiben. Landschaftspflegerische Maßnahmen sind damit erst vollendet, wenn sie ihre Funktion entsprechend den zeitlichen Vorgaben dauerhaft erfüllen. Aus der „Erfolgspflicht“ ergibt sich daher für den Vorhabenträger auch die Pflicht, Nachkontrollen durchzuführen. Der Umfang der Nachkontrollen richtet sich nach den jeweiligen Anforderungen. Mit der Herstellungskontrolle wird die fachgerechte Ausführung der Kompensationsmaßnahmen entsprechend den festgelegten

Vorgaben (Art, Lage, Umfang) überprüft. Darüber hinaus kann es erforderlich sein, nicht nur die Umsetzung, sondern auch die zielgerichtete Entwicklung der festgesetzten Maßnahmen durch entsprechende Pflege- und Funktionskontrollen sicher zu stellen. Auch für die Funktionskontrollen gilt der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Je schutzwürdiger ein betroffenes Gut und/oder je unsicherer die Erfolgsaussichten einer Kompensationsmaßnahme sind, desto strengere Anforderungen sind an die Nachkontrolle zu stellen. In einfachen Fällen reicht daher grundsätzlich eine Herstellungskontrolle. Ein Monitoring im Sinne eines Risikomanagements kann sich aber insbesondere bei artenschutzrechtlichen Maßnahmen ergeben, etwa der Entwicklung eines Habitats.

Für die Ausgleichsmaßnahme A13/CEF ist ein solches Monitoring vorgesehen. Bei den weiteren vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A1 und A14 werden Maßnahmen durchgeführt, die in ihrer Wirksamkeit ausreichend erprobt sind. Der Vorhabenträger hat am Erörterungstermin aber zugesagt, für diese Flächen ein Maßnahmenmonitoring mit Dokumentation vom Ausgangszustand bis zur Zielerreichung zusammen mit der unteren Naturschutzbehörde durchzuführen. Die Zusage ist unter A 3.4 festgehalten.

Zu den Forderungen hinsichtlich der Neuanlage von Waldflächen darf auf die Nebenbestimmung A 3.8.2 verwiesen werden. Mit den geplanten Waldneubegründungen und -umbaumaßnahmen sollen standortgerechte, naturnahe Wälder geschaffen und erhalten werden. Eine wirtschaftliche Nutzung der Flächen ist nicht vorgesehen. Der Vorhabenträger hat bei der weiteren Detailplanung der Ausgleichspflanzungen sowie zu deren Pflege auch die untere Naturschutzbehörde zu beteiligen. Hierzu sind entsprechende Planunterlagen zu übermitteln und der Beginn und das Ende der Pflanz- und Pflegearbeiten sind anzuzeigen. Eine gemeinsame Abnahme sowie eine Kontrolle der Entwicklung und Berichterstattung hat der Vorhabenträger zugesagt.

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 als Seitenablagerungen (Lärmschutzwirkung) und zur Einbindung der Trasse in die Umgebung (Vermeidung harter Geländeübergänge, landschaftsgerechte Modellierung) zu verwenden. Zur Oberbodenverwendung auf geeigneten landwirtschaftlich genutzten Flächen siehe auch A 3.5. Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten (A 3.4.4). Darüber hinausgehende Regelungen sind nicht veranlasst.

Zur Forderung nach besonderen Schutzmaßnahmen für vorhandene Biotop innerhalb einer 50 m Zone zur A 94 bzw. 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 Biotop bereits stark reduziert wurden. Angrenzende Biotop- und Gehölzbestände werden durch entsprechende Maßnahmen vor Schäden geschützt (Maßnahmen S1 und S2). Die Umsetzung der Schutzmaßnahmen erfolgt in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung; ggf. erforderliche Anpassungen und



Ergänzungen im Rahmen der Umweltbaubegleitung hat der Vorhabenträger zugesagt.

Auf eine optimierte tierökologische Gestaltung der Durchlässe und der überbrückten Bereiche im Zuge der A 94 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).

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. Die Autobahndirektion hat am Erörterungstermin zugesagt, zur Sicherstellung von autochthonem Pflanz- und Saatgutmaterial in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde ggf. auch entsprechende Vorabmaßnahmen durchzuführen (A 3.4.5).

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). Im Planfeststellungsbeschluss für den Autobahnabschnitt Malching - Kirchham ist diese Nebenbestimmung auch enthalten. Die geforderten gesonderten Nachweise mit Karten, Text- und Bilddokumentation mit Angaben zu Größe, Besitzverhältnissen, Grunddienstbarkeiten, Pflegeauflagen, Entwicklungszielen ausgehend von einer aktuellen Zustandserfassung vor der Umwandlung sind nicht veranlasst.

Die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sind gem. § 15 Abs. 4 BNatSchG für die Zeitdauer der Eingriffswirkungen des Vorhabens zu unterhalten und rechtlich zu sichern (A 3.4.8).

Zu den Einwänden und Forderungen des **Bund Naturschutz in Bayern e.V.** hinsichtlich Notwendigkeit und Ausgestaltung des Vorhabens darf auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C 3.3 sowie zu den untersuchten Varianten unter C 3.4.2 verwiesen werden. Ein Ausbau oder eine Verlegung der bestehenden Bundesstraße mit einem einbahnigen Straßenquerschnitt mit Überholspuren würde auch im Bereich Pocking den Anforderungen nicht gerecht. Die künftige Netzfunktion, die Verkehrsbedeutung und die Verkehrsprognose von bis zu 31.000 Kfz/Tag erfordern einen zweibahnigen vierstreifigen Autobahnquerschnitt mit entsprechender Gradientenführung sowie den Verzicht auf höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen und eine Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten.

Die geforderte „Knotenbündelung“ der Anschlussstelle B 12/B 388 mit dem Autobahnkreuz A 3/A 94 ist wegen der erheblichen Nachteile gegenüber der Planlösung nicht vertretbar bzw. sinnvoll. Die Anforderungen an Autobahnknotenpunkte gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)

hinsichtlich Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit könnten dabei nur unzureichend erfüllt werden. Auch der große bauliche Aufwand, der Grundbedarf sowie die Höhenentwicklung sprechen gegen eine solche Lösung.

Der Vorhabenträger hat die Trasse der A 94 im Bereich „Königswiese“ im Vergleich zur Wahllinie der Raumordnung näher zur bestehenden B 12 gelegt, um Beeinträchtigungen dieses biotopreichen Gebietes zu minimieren. Auch die Anschlussstelle B 12/B 388 wurde im Vergleich zur Raumordnung weiter nach Osten in Richtung Autobahnkreuz A 3/A 94 verschoben. Damit ist eine kürzere Anbindung des Gewerbeparks Königswiese an die Autobahnen A 3/A 94 möglich und die mit der in der Raumordnung vorgesehenen Lösung verbundenen negativen Auswirkungen auf den Ortsteil Königswiese sowie den ökologisch wertvollen Bereich um den Ausbach können vermieden bzw. deutlich reduziert werden.

Durch Verzicht auf die Seitenentnahme bei Prenzing (SE 1) und Ersatz durch die neue Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie durch Verzicht auf die ursprünglich geplante Ausgleichsfläche A11 im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz (Tekturplanung vom 10.3.2016) kann die Inanspruchnahme von etwa 66 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden werden.

Die Planlösung vom 10.3.2016 basiert auf gemeinsamen Ergebnissen einer Arbeitsgruppe mit Teilnehmern der Obersten Baubehörde (jetzt Bayer. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr), der Autobahndirektion Südbayern, der Naturschutz- sowie Land- und Forstwirtschaftsverwaltung und des Bayerischen Bauernverbandes aus dem Jahr 2014. Den Naturschutzverbänden wurden die Ergebnisse im Dezember 2014 im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt.

Die Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild durch die geplante großflächige Abgrabung im Zuge der Herstellung der Ausgleichsmaßnahme A13/CEF sind in den festgestellten Planunterlagen beschrieben. Überwiegend handelt es sich um extensiv genutzte, aber artenarme Grünlandbestände mit eingestreuten Nadelholzwäldern (Altersklassenwälder). Der vorhandene Oberboden wird für die Renaturierung und Herstellung der Kiebitz-Lebensräume außerhalb des Grundwasserschwankungsbereiches wieder verwendet. In der Ausgleichsfläche A13/CEF werden in großem Umfang artenreiche Extensivwiesen/-weiden bzw. Magerwiesen/-weiden hergestellt, so dass im Vergleich zum Bestand insgesamt höherwertige Lebensräume geschaffen werden.

Der nördlich an die A13/CEF angrenzende Bereich wird nicht, wie befürchtet, zusätzlich mit Rad- und Fußwegen erschlossen, die zu erheblichen Störwirkungen führen könnten. Vielmehr wird an der gesamten etwa 600 m langen Nordwestgrenze der bestehende Römerweg zurückgebaut und an die B 12 verlegt. An der Nordgrenze der Ausgleichsmaßnahme östlich der Bebauung "Alter Horst" wird ebenfalls ein bestehender Weg zurückgebaut, um mögliche Störwirkungen zu vermeiden. Das restliche Wegesystem wird entsprechend angepasst. In Teilbereichen werden darüber hinaus als Zugangshindernisse Hecken gepflanzt. Unabhängig davon wird die Fläche durch die Errichtung eines umlaufenden fuchsdichten Zaunes wirksam auch vor Hunden geschützt.

Die angrenzenden Nutzungen im Bereich der Ausgleichsmaßnahme A13/CEF wurden berücksichtigt. Die geplanten Maßnahmen entsprechen den "Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben" (Runge, Simon Widding (2010), siehe Unterlage 12.1T, Kap. 5.2.1.2). Die Maßnahme liegt noch im näheren Bereich der beeinträchtigten Brutreviere. Die Effektdistanz der geplanten A 94 wurde bei der Berechnung der Habitataignung berücksichtigt, wobei zur A 94 hin ein durchgehender Schutzwall vorgesehen ist.

Die Solarparke südlich der A 94 sind von der Ausgleichsfläche (Geländeabsenkung bis ca. 10 m) aus nicht sichtbar.

Die Schaffung von überoptimierten Brutplätzen außerhalb regelmäßiger Bewirtschaftung ist als spezifische vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für den Kiebitz anerkannt. Auf die obigen Ausführungen wird verwiesen.

Zum Einwand des Bund Naturschutz auf mögliche Summationseffekte mit weiteren Bauvorhaben ist anzumerken, dass der Vorhabenträger bereits im Jahr 2012 mit einem standardisierten, jährlichen Monitoring der Kiebitz-Population sowie begleitend der landwirtschaftlichen Nutzung zwischen Kirchham, Pocking und Afham begonnen hat. Damit kann der Zustand der Kiebitz-Population vor, während und nach dem Bau der Autobahn dokumentiert sowie die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen kontrolliert werden. Auf die Ausführungen unter 3.4.5.1.2 sowie in den Planunterlagen 12T und 16T darf im Übrigen verwiesen werden.

Zu den Einwänden und Hinweisen des **Landesbund für Vogelschutz e.V., Bezirksgeschäftsstelle Niederbayern**, darf auf die vorherigen Ausführungen Bezug genommen werden. Die Bestandsbeschreibung der im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes vorhandenen Lebensräume, Arten und Funktionsbeziehungen und die zu erwartenden Auswirkungen und Eingriffe sowie die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen sind in den Planunterlagen 12.1T und 12.4T dargestellt.

Der Landesbund für Vogelschutz e.V., Bezirksgeschäftsstelle Niederbayern, ist vom Vorhabenträger bei der langfristigen Begleitung der Ausgleichsmaßnahme A13/CEF informell einzubinden. Die Ergebnisse des Monitorings sind regelmäßig zu übermitteln (Nebenbestimmung 3.4.12). Die Fläche wird mit einem fuchsdichten Elektrozaun hauptsächlich entlang der Außengrenze eingezäunt, so dass auch für Erholungssuchende ein Betretungshindernis gegeben ist.

In Art. 141 Abs. 3 Satz 1 Bayerische Verfassung sind der Genuss der Naturschönheiten und die Erholung in der freien Natur als verfassungsmäßiges Recht statuiert. Das Recht auf Naturgenuss unterliegt im Einzelfall aber auch Einschränkungen. Die Einschränkung des Betretungsrechts ist zur Aufrechterhaltung der Funktion als Ausgleichsfläche erforderlich und aus Artenschutzgründen gerechtfertigt.

Das Bauwerk 28/1 am Ostrand des früheren Standortübungsplatzes wird als „Fledermausquerungshilfe“ gemäß dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ, FGSV 2008) gestaltet. Das Überführungsbauwerk erhält eine Breite von 15,60 m (zwischen Geländern) und es werden zwei wegbegleitende Pflanzstreifen angelegt. Auf die

Anbindung an die Leitstrukturen im Norden und Süden wurde bei der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung speziell geachtet (Schutzmaßnahme S6). Die Wirksamkeit der Querungshilfe ist vor Inbetriebnahme der Autobahn vom Vorhabenträger in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde zu überprüfen (A 3.4.13).

### 3.4.6 Gewässerschutz

#### 3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden mit Ausnahme der Benutzungen (Erlaubnisse nach A 4) auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau/Herstellung von Gewässern, Seitenentnahme, Straßenbau im Überschwemmungsgebiet usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind in den Unterlagen dargestellt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Im Rahmen des Straßenbauvorhabens sind die nachfolgend angeführten **Gewässerkreuzungen, Gewässerausbau-/Gewässerherstellung 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/<br>Betr.-km | Gewässername | Ausbauf orm                                                            | Bemerkungen                           |
|---------------------|--------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| 35+077<br>(A 94)    | Ausbach      | Zweifeldbrücke<br>lichte Weite: 2 x 25,00 m<br>lichte Höhe: ca. 5,00 m | Mittelabstützung aus<br>Rundpfeilern  |
| 624,025<br>(A 3)    | Weidenbach   | Rohrdurchlass DN 1200                                                  | Verlängerung des best.<br>Durchlasses |
| 624,356<br>(A 3)    | Ausbach      | Rohrdurchlass DN 1800                                                  | Verlängerung des best.<br>Durchlasses |

Gewässerausbauten, Gewässerherstellung und Gewässerrenaturierungen:

| Bau-km A 94     | Gewässername | Bemerkungen                                                        |
|-----------------|--------------|--------------------------------------------------------------------|
| 35 + 075        | Ausbach      | Bachverlegung auf einer Länge<br>von ca. 110 m                     |
| 27+300 - 28+550 |              | Schaffung eines Gewässers bzw.<br>wechselfeuchter Bereiche bei der |

|  |  |                                                                                                                                                          |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  | <b>Seitenentnahme von Kies für den Straßenbau und Herstellung der Ausgleichsfläche A13/CEF für den Kiebitz<br/>Gesamtfläche ca. 51.000 m<sup>2</sup></b> |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### Gewässerkreuzungen Ausbach und Weidenbach

Beim Ausbach und beim Weidenbach handelt es sich um Gewässer dritter Ordnung. Die Regierungen können durch Rechtsverordnung die Genehmigungspflicht auch für Anlagen im Sinn des § 36 WHG an Gewässern dritter Ordnung oder Teilen davon begründen, wenn und soweit das aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit geboten ist, insbesondere um schädliche Gewässerveränderungen zu verhindern oder die Gewässerunterhaltung nicht zu erschweren. Die zur Querung des Ausbachs und des Weidenbachs erforderlichen Bauwerke und Durchlässe unterliegen nicht der Verordnung über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern dritter Ordnung im Regierungsbezirk Niederbayern vom 1. Februar 1990.

Die Bauwerke für die Kreuzungen sind ausreichend dimensioniert. Eine nachteilige Beeinflussung der betroffenen Gewässerabschnitte sowie nachteilige Auswirkungen auf Dritte (Anlieger, Ober- und Unterlieger) sind nicht zu erwarten. Die Auflagen des Wasserwirtschaftsamtes wurden berücksichtigt. Das Einvernehmen der Wasserrechtsbehörde des Landratsamtes Passau liegt vor.

#### Gewässerverlegung Ausbach

Bei Bau-km 35+075 ist eine Verlegung des Ausbachs auf einer Länge von ca. 110 m erforderlich. Im Rahmen der Verlegung werden die angrenzenden Flächen abgetragen.

Beim Ausbach handelt es sich um ein Gewässer dritter Ordnung und Teil des Wasserkörpers 1\_F517 nach EG-Wasserrahmenrichtlinie. Der Ausbach ist ein Rottzufluss im Unterlauf und als nicht erheblich veränderter Flusswasserkörper eingestuft. Die ökologische Zustandsbewertung ergab ein unbefriedigendes Ergebnis. Als Bewirtschaftungsziel im Maßnahmenprogramm für den bayerischen Anteil am Flussgebiet Donau gilt die Erreichung eines guten ökologischen Zustands, der voraussichtlich nach 2021 erreicht wird.

Die Verlegung des Ausbaches erfolgt unter dem Gesichtspunkt eines ökologischen Gewässerausbaues. Laut den Planunterlagen werden im Rahmen der Verlegung die angrenzenden Flächen abgetragen (Gestaltungsmaßnahme G5). Die entstehenden Mulden begünstigen die Ausbildung von wechselfeuchten Rohbodenstandorten mit entsprechendem Aufwuchs. Bei Hochwasser des Ausbaches wird durch die geplante Muldenausbildung (Retentionsraum) eine Rückhaltewirkung erzielt. Auf die Nebenbestimmung A 3.3.7 wird hingewiesen.

Die geplante Renaturierung des Ausbachs kann nach dem Gutachten des Wasserwirtschaftsamtes im Bereich von Bau-km 35+075 eindeutig dem Maßnahmenprogramm zugeordnet werden und begünstigt daher die Zielerreichung nach § 27 WHG.

Der Gewässerausbau ist eine notwendige Folgemaßnahme i.S.v. Art. 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG und wird durch die Planfeststellungsbehörde mit entschieden. Die Voraussetzungen für den Gewässerausbau liegen vor. Insbesondere ist eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten. Die Auflagen des Wasserwirtschaftsamtes wurden berücksichtigt. Das Einvernehmen der Wasserrechtsbehörde des Landratsamtes Passau liegt vor.

Kiesabbau und Herstellung Ausgleichsfläche A13/CEF (Standortübungsplatz Kirchham/Pocking)

Zur Herstellung einer Ausgleichsfläche für den Kiebitz (A13/CEF) wird auf Teilflächen des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking eine großflächige Abgrabung geschaffen. Dabei wird auf einer Fläche von ca. 42 ha das vorhandene Material (überwiegend Kies) entnommen. Im Bereich des mittleren Grundwasserspiegels gegen März eines Jahres werden mehrere Mulden parallel zu den Grundwasser-Isohyeten gestaltet, die zu dieser Zeit mehrere offene grundwassergefüllte bzw. teilgefüllte Mulden bilden. Bei der Renaturierung der Seitenentnahme im Zuge der Herstellung der Ausgleichsfläche A13/CEF ist vorgesehen, im Nordosten der Abgrabungssohle auch dauernd wasserführende, flache Stillgewässer herzustellen. Zur Renaturierung der Seitenentnahme wird nur der im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes anfallende Ober- und Unterboden verwendet (nährstoffarmer Boden auf extensiv genutzten Flächen). Bei der Pflege der Fläche wird zum Schutz des Grundwassers auf den Einsatz von Dünger und Pflanzenschutzmittel verzichtet. Beim Abbau wird darauf geachtet, dass über dem tertiären Stauer eine schützende Kiesschicht von 1 m verbleibt.

Durch die geplante großflächige Seitenentnahme im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes (Nassabbau von Kies mit Grundwasserfreilegung) und die Ausgleichsmaßnahme A13/CEF entsteht auf einer Gesamtfläche von 5,1 ha dauerhaft ein Gewässer (0,54 ha) bzw. werden wechselfeuchte Bereiche (4,56 ha) geschaffen.

Gewässerausbau ist die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Ein Gewässerausbau liegt nicht vor, wenn ein Gewässer nur für einen begrenzten Zeitraum entsteht und der Wasserhaushalt dadurch nicht erheblich beeinträchtigt wird (§ 67 Abs. 2 WHG).

Die bei einer Auskiesung durch Ausbaggerung und Freilegung des Grundwassers bewirkte Neuanlage eines Gewässers (Nassauskiesung) ist als Herstellung eines Gewässers ein Gewässerausbau, wenn die dadurch entstandene oberirdische Wasserfläche auf Dauer bestehen bleiben soll (BVerwG Urteil vom 10.02.1978 - 4 C 25.75; BVerwG Urteil vom 18.05.1990 - 7 C 3.90).

Soweit auf einer Teilfläche dauerhaft oder periodisch wiederkehrend eine Gewässerfreilegung erfolgt, liegt ein Gewässerausbau vor. Der Gewässerausbau ist eine notwendige Folgemaßnahme i.S.v. Art. 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG und wird durch die Planfeststellungsbehörde mit entschieden. Der Gewässerausbau verstößt unter Berücksichtigung der angeordneten Nebenbestimmungen nicht gegen striktes Recht. Die erforderliche Planrechtfertigung liegt vor. Die gutachtliche Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf vom 20.5.2016 ist mit den Nebenbestimmungen unter A 4.3 berücksichtigt. Das Einvernehmen der Wasserrechtsbehörde liegt vor.

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.

Das Vorhaben steht auch in Einklang mit den anderen Anforderungen des WHG, insbesondere den allgemeinen Sorgfaltspflichten (§ 5 WHG), den allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung (§ 6 WHG) und der Einhaltung des Verschlechterungsverbots und der Verbesserungspflicht aus § 27 WHG sowie der Bewirtschaftungs- und Reinhaltelanforderungen für das Grundwasser nach §§ 32, 47 und 48 WHG.

Die abgrabungsrechtliche Genehmigung ist ebenso wie der Gewässerausbau von der Konzentrationswirkung des Beschlusses umfasst.

#### Bauen im Überschwemmungsgebiet

Im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses wird auch die Genehmigung für die Errichtung bzw. eine Zulassung der Maßnahme nach § 78 Abs. 5 und § 78a Abs. 2 WHG i.V.m. § 78 Abs. 7 WHG erteilt.

Der Planungsbereich liegt ab Bau-km 36+900 bis zum Planfeststellungsende teilweise im Überschwemmungsgebiet von Inn und Rott (Gewässer 1. Ordnung).

Das Überschwemmungsgebiet von Inn und Rott wurde mit Bekanntmachung des Landratsamtes Passau vom 20.03.2008 bzw. 16.04.2009 vorläufig gesichert. Das Überschwemmungsgebiet des Inn wurde vom Landratsamt Passau mit der Überschwemmungsgebietsverordnung Inn - ÜGV Inn vom 27.10.2017 festgesetzt. Die vorläufige Sicherung an der Rott ist inzwischen durch Fristablauf erloschen. Es handelt sich um ein sog. faktisches Überschwemmungsgebiet. Auch in nicht festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten ist das Erhaltungsgebot des § 77 WHG zu beachten.

Der Verlust an Retentionsraum durch das Planvorhaben beträgt ca. 24.100 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 und Geländemodellierungen im Bereich des nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes A 3/A 94 sowie durch einen Flutgraben östlich der A 3 mit im Hochwasserfall hydraulischer Anbindung an die Rott (Planunterlagen 7.1, Blatt 6T, 7.2T, BWVNr. 5.2.1 bis 5.2.4). Es erfolgt ein zeitgleicher Retentionsraumausgleich von ca. 24.600 m<sup>3</sup> (A 3.3.8).

Die im WHG genannten „Besonderen Schutzvorschriften für festgesetzte Überschwemmungsgebiete“ werden beachtet. Die Gradienten der A 3 und der A 94 liegen mindestens 2 m über dem HQ 100-Niveau. Mit Ausnahme des Kreuzungsbauwerkes mit der A 3 im Zuge der neuen Kreisstraße AS B 12/B 388 - PA 7 liegen auch alle Gradienten der geplanten weiteren Straßen über dem HQ 100-Niveau. Um einerseits die Hochwassersicherheit für den vorgenannten Bereich zu erhöhen und andererseits ein Abfließen des Hochwassers der Rott durch das Brückenbauwerk in

das östlich der A 3 gelegene Gebiet zu verhindern, werden beidseitig der neuen Kreisstraße von Bau-km 1+100 bis zum Straßendamm der A 3 Rücklaufdeiche errichtet (BWVNr. 5.2.4).

Die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 78 Abs. 5 WHG und § 78a Abs. 2 WHG sind daher gegeben. Auch die Voraussetzungen des mit Hochwasserschutzgesetz II v. 30.6.2017 (BGBl I S. 2193) aufgenommenen § 78 Abs. 7 WHG für die hochwasserangepasste Errichtung oder Erweiterung von baulichen Anlagen der Verkehrsinfrastruktur sind erfüllt.

Die Hochwasserschutzbelange werden in der planerischen Abwägung berücksichtigt. Negative Auswirkungen bzw. nachteilige Veränderungen der Hochwassersituation sind durch das Planvorhaben bei Beachtung der Nebenbestimmungen in diesem Beschluss nicht zu befürchten. Hinsichtlich der erhobenen Einzeleinwendungen wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

Die Wasserschutzgebiete Osterholzen und Safferstetten sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Das **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** hat mit Schreiben vom 20.5.2016 sein Einverständnis mit der Straßenbauplanung und den Gewässerveränderungen erklärt. Die Bedingungen und Auflagen des Wasserwirtschaftsamtes wurden in diesen Planfeststellungsbeschluss übernommen.

Die Hinweise und Forderungen zu der Altdeponie Pfaffenhof der Stadt Pocking und zu den Kampfmittelverdachtsflächen und Kontaminationsverdachtsflächen im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes wurden mit den Nebenbestimmungen A 3.5.5 und 3.5.6 berücksichtigt. Der Wiedereinbau des Aushubmaterials in Lärmschutzwälle (Seitenablagerungen) darf erst nach Begutachtung und in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf erfolgen.

Erforderliche Verlegungs- und Sicherungsmaßnahmen im Berührungsbereich von Wasser- und Abwasserleitungen hat der Vorhabenträger im Vorfeld mit dem jeweiligen Unternehmensträger abzustimmen (A 3.8.3.4 u. a.).

Im Bereich der Ausgleichsfläche A13/CEF hat der Vorhabenträger den Wiedereinbau von Bodenmaterial entsprechend den Angaben in den Planunterlagen 12.1T, 12.3T und 13.3 (Blätter 5T und 6T) sowie in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf vorzunehmen. Als Renaturierungsmaterial darf nur natürlicher Boden ohne Fremddanteile und anthropogene Verunreinigungen verwendet werden.

Die Herstellung der Ausgleichsmaßnahme A13/CEF mit Hilfe einer Seitenentnahme und Zwischenlagerflächen muss einschließlich der Renaturierung und Herstellung der Funktionsfähigkeit für den Kiebitz aus artenschutzrechtlichen Gründen vor Beginn des Baus der A 94 im Abschnitt Kirchham - Pocking erfolgen. Eine Fristsetzung für den Kiesabbau und die Rekultivierung ist nicht erforderlich.



Im Bauwerksverzeichnis wurde unter Nr. 5.2.4 die Angabe zur Dammkronenhöhe mit Roteintrag auf 312,50 m korrigiert. Ebenfalls mit Roteintrag korrigiert wurden die Angaben zum Retentionsraumausgleich unter Nr. 5.2.1 bis 5.2.3. Nach der Bauausführung hat der Vorhabenträger durch entsprechende Bestandsquerprofile und Massenberechnungen den neu geschaffenen Rückhalteraum gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf zu dokumentieren bzw. nachzuweisen (Nebenbestimmung 3.3.8).

#### 3.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse (A 4)

##### 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 Einleitungen in das Grundwasser über eine Absetz- und Versickerungsbeckenanlage (BWVNr. 3.2) sowie über 85 Muldenversickerungen notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. Neben dem im Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking anfallenden Niederschlagswasser wird in der Absetz- und Versickerungsbeckenanlage (BWVNr. 3.2) bei Bau-km 26+250 auch das im benachbarten Abschnitt Malching-Kirchham zwischen Bau-km 25+000 und 26+275 gesammelte Oberflächenwasser versickert (Planfeststellungsbeschluss vom 27.8.2015 Az. 32-4354.11-8/A 94).

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, 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 22.5.2016 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.

##### Brunnenbau und Entnahme von Grundwasser zur Wasserversorgung des Stützpunktes der Autobahnmeisterei Passau:

Im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 ist die Errichtung eines Stützpunktes der Autobahnmeisterei Passau geplant. Die Wasserversorgung des Stützpunktes ist über eigene Brunnen vorgesehen, weil ein Anschluss an die Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe nur über eine große Entfernung und mit erheblichen Kosten möglich wäre. Zudem müsste das Brauchwasser auf jeden Fall über einen

Quartärbrunnen vor Ort entnommen werden. Für den nur geringen Trinkwasserbedarf würden sich hohe Stagnationszeiten (Gefahr der Verkeimung) ergeben.

Das Wasser für die Soleaufbereitung (max. 2.000 m<sup>3</sup>/Winterdienstsaison) soll aus einem Flachbrunnen (oberes Grundwasserstockwerk) und das Wasser für die Sanitäreanlagen (max. 150 m<sup>3</sup>/Jahr) aus einem Tiefbrunnen (2. Grundwasserstockwerk) bezogen werden. Beide Brunnen werden auf dem Grundstück des geplanten Stützpunktes errichtet.

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 angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls und eine Verschlechterung des Grundwassers sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten.

Die gutachtliche Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf vom 20.5.2016 ist mit den Nebenbestimmungen unter A 4.2 berücksichtigt. Bei Beachtung dieser Auflagen besteht aus der Sicht des Wasserwirtschaftsamtes mit dem Bau der beiden Brunnen und der Grundwasserentnahme Einverständnis. Die Wasserrechtsbehörde (Landratsamt Passau) hat mit Schreiben vom 22.5.2016 das Einverständnis gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

#### Kiesabbau und Herstellung Ausgleichsfläche A13/CEF (Standortübungsplatz Kirchham/Pocking):

Soweit auf der Abgrabungsfläche A13/CEF keine dauerhafte oder zumindest periodisch wiederkehrende Gewässerfreilegung erfolgt, liegt eine Gewässerbenutzung vor, die einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf. Auch der Abbau im Grundwasserschwankungsbereich stellt eine (fiktive) Gewässerbenutzung gem. §§ 8, 9 Abs. 2 Nr. 2 WHG dar (Nassabbau).

Auch die von vorneherein beabsichtigte Wiederverfüllung einer zeitweiligen Freilegung von Grundwasser wird als eigenständige Benutzung nach § 9 WHG behandelt, die gesondert zulassungspflichtig ist. Eine Nassverfüllung in diesem Sinne liegt auch vor, wenn im Grundwasserschwankungsbereich verfüllt wird.

Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4.3 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Bei Beachtung der angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls und eine Verschlechterung des Grundwassers auszuschließen sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten.

Die gutachtliche Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf vom 20.5.2016 ist mit den Nebenbestimmungen unter A 4 berücksichtigt. Bei Beachtung dieser Auflagen besteht aus der Sicht des Wasserwirtschaftsamtes mit der Seitenentnahme und der Renaturierung Einverständnis. Die Wasserrechtsbehörde (Landratsamt Passau) hat mit Schreiben vom 22.5.2016 das Einverständnis gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

Die abgrabungsrechtliche Genehmigung tritt nach Art. 6 Abs. 2 Nr. 2 BayAbgrG hinter der wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 8 WHG zurück.

### 3.4.6.3 Bewirtschaftungsziele des § 27 WHG und des § 47 WHG

Zu den zwingenden wasserrechtlichen Vorschriften, die zu berücksichtigen sind, gehören insbesondere die in §§ 27 und 47 WHG festgelegten Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer und das Grundwasser, die die entsprechenden Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (Art. 4 Abs. 1 Wasserrahmenrichtlinie - WRRL) in deutsches Recht umsetzen. Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften,

- dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und
- ein guter ökologischer sowie ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2).

Künstliche oder erheblich veränderte oberirdische Gewässer sind nach § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenziales und ihres chemischen Zustandes vermieden wird (Nr. 1) und ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2).

Das Kernziel für Oberflächengewässer ist der "gute ökologische Zustand" - für künstliche und erheblich veränderte Wasserkörper das "gute ökologische Potenzial" - und der "gute chemische Zustand". Für die Bewertung eines Gewässers spielen die wesentlichen biologischen und chemischen sowie die strukturellen und physikalischen Merkmale eine Rolle.

Eine Verschlechterung im Sinne dieser Bestimmung liegt nach der Rechtsprechung des EuGH vor, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente (QK) des Anhangs V der Wasserrahmenrichtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers (OWK) insgesamt führt. Ist die betreffende QK bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine Verschlechterung des Zustands eines OWK im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziffer i WRRL dar (EuGH, Urteil vom 1.7.2015 - C-461/13).

Die wasserwirtschaftliche Planung durch Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme ist für Behörden verbindlich. Die Bewirtschaftungsplanung ist auf Flussgebietseinheiten bezogen und dient dem „Ziel einer großräumig angelegten und integrativen Gewässerbewirtschaftung“ (BVerwG Urt. v. 09.02.2017 - 7 A 2.15). Die Vorgaben der WRRL müssen durch die Pläne, insbesondere die Maßnahmenprogramme konkretisiert werden.

Die für jedes Flussgebiet begleitend zu den Bewirtschaftungsplänen aufgestellten Maßnahmenprogramme führen alle Maßnahmen auf, die notwendig sind, um die Umwelt- bzw. Bewirtschaftungsziele gemäß WRRL bzw. Wasserhaushaltsgesetz zu erreichen und in der folgenden Bewirtschaftungsperiode durchgeführt werden sollen.

Der Ausbach ist Teil des Wasserkörpers 1\_F517 nach WRRL (beiderseitige Nebengewässer der Rott ab Bad Birnbach) und als nicht erheblich veränderter Flusswasserkörper eingestuft. Im Maßnahmenprogramm für den bayerischen Anteil am Flussgebiet Donau (Bewirtschaftungszeitraum 2016 bis 2021) gilt als

Bewirtschaftungsziel die Erreichung eines guten ökologischen Zustands, der voraussichtlich nach 2021 erreicht wird. Im Maßnahmenprogramm sind als Maßnahmen beschrieben:

- Maßnahmen zur Herstellung der linearen Durchgängigkeit an sonstigen wasserbaulichen Anlagen
- Maßnahmen zur Habitatverbesserung im Gewässer durch Laufveränderung, Ufer- oder Sohlgestaltung inkl. begleitender Maßnahmen.

Der geplante Gewässerausbau (Renaturierung) des Ausbachs kann eindeutig den im Maßnahmenprogramm vorgesehenen Maßnahmen zugeordnet werden und begünstigt daher die Zielerreichung nach § 27 WHG. Die Detailplanung der Renaturierungsmaßnahmen erfolgt in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt. Das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot sind daher beachtet.

Weitere Oberflächenwasserkörper, die den Schutzbestimmungen der Wasserrahmenrichtlinie unterliegen, sind von (indirekten) Auswirkungen nicht betroffen. Eine Einleitung von anfallendem Niederschlagswasser in Oberflächengewässer findet nicht statt. Negative Auswirkungen auf den Gewässerzustand durch die Einleitung von Chlorid aus der Anwendung von Tausalz können daher auch ausgeschlossen werden.

§ 47 Abs. 1 WHG bestimmt, dass das Grundwasser so zu bewirtschaften ist,

- dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1),
- alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Nr. 2) und
- ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung (Nr. 3).

Für Grundwasser ist das Ziel ein guter chemischer und mengenmäßiger Zustand. Zur Bewertung des chemischen Zustands sind die Schadstoffkonzentrationen und die Leitfähigkeit im Grundwasserkörper zu beurteilen. Für den mengenmäßigen Zustand ist das Ausmaß, in dem ein Grundwasserkörper durch direkte und indirekte Entnahme beeinträchtigt wird, zu betrachten.

Das Vorhaben entspricht auch hinsichtlich der Grundwasserbewirtschaftung den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie.

Der Trassenbereich verläuft innerhalb der quartären Schotter der Innkiese, die stark wasserdurchlässig sind und ein ergiebiges Grundwasservorkommen beinhalten. Der Trassenverlauf befindet sich fast ausschließlich im Bereich des Grundwasserkörpers „Quartär-Pocking“, 1\_G126. Im südöstlichen Bereich (Abschnitt Haidzing - Pfaffing) wird der Grundwasserkörper „Quartär-Bad Füssing“, 1\_G156 am Randbereich berührt.

Die Grundwasserverhältnisse sind ausgiebig erhoben und in den Unterlagen dargestellt. Vor Beginn der Baumaßnahme ist an ausgewählten Punkten eine Grundwasserbeweissicherung durchzuführen (A 3.3.9). Das Niederschlagswasser wird über Regenwasserbehandlungsanlagen und Mulden in den Untergrund versickert. Vorkehrungen zur Minimierung von Schadstoffeinträgen sind vorgesehen (A 4), so dass insgesamt nicht von erheblichen Einträgen von Schadstoffen in das Grundwasser auszugehen ist, die sich nachteilig auf die Qualitätsnormen nach § 17 WRRL auswirken würden. Das Vorhaben hat keine nachteiligen Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers. Die am Ziel des guten chemischen Grundwasserzustandes orientierte Entwicklung des Grundwassers wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Beide Grundwasserkörper befinden sich in einem guten chemischen Zustand. Der Messwert für Chlorid liegt deutlich unterhalb des Schwellenwertes. Eine Überschreitung des Schwellenwertes, die zur Feststellung einer Verschlechterung des chemischen Zustandes gem. § 47 WHG führen würde, ist nach derzeitiger Einschätzung durch das Vorhaben daher nicht zu erwarten.

Unabhängig davon, ob bei den betroffenen Grundwasserkörpern ein signifikanter und anhaltender Trend ansteigender Schadstoffkonzentration besteht, würde ein solcher durch die vorgesehenen Maßnahmen im Rahmen des Entwässerungskonzeptes und der anderen Maßnahmen nicht verschärft. Das Vorhaben steht einer Trendumkehrung nicht entgegen (§ 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Auch gegen das Verbesserungsgebot des § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG wird nicht verstoßen.

#### 3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben umfasst als befestigte Flächen ca. 59 ha, als unbefestigte Flächen (Bankette, Böschungen, Entwässerungsanlagen, Gestaltungsflächen etc.) ca. 99 ha. Von den benötigten Flächen entfallen ca. 30 ha auf schon bestehende Verkehrsflächen (Straßen- und Straßennebenflächen). Für die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen werden ca. 72 ha sowie für den walddrechtlichen Ausgleich ca. 4 ha in Anspruch genommen.

An verschiedener Stelle in diesem Planfeststellungsbeschluss und im Erläuterungsbericht des Plans ist begründet, warum ein Verzicht auf das Vorhaben oder eine andere Gestaltung oder Trassenführung nicht vertretbar ist (vgl. Ausführungen unter 3.4.2, Unterlage 1T 3.4). Dies gilt auch für die zusätzlichen Bedarfsflächen (Kompensationsflächen). Nach der Rechtsprechung des BVerwG kann die Zumutbarkeitsgrenze überschritten sein, wenn durch Kompensationsmaßnahmen die wirtschaftliche Existenz des betroffenen Grundeigentümers gefährdet wird (vgl. Urteil v. 18.03.2009 - 9 A 40/07; Urteil v. 01.09.1997 - 4 A 36.96; Urteil v. 23.08.1996 - 4 A 29.95). Bei der Anwendung des gestuften Reaktionsmodells der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist auf die jeweils nachrangige Reaktionsstufe nicht nur dann auszuweichen, wenn die Befolgung der vorrangigen Reaktionspflicht tatsächlich unmöglich ist, sondern auch dann, wenn die Befolgung mit unverhältnismäßigen Belastungen für die Belange Betroffener verbunden wäre. Demzufolge ist bei der Beurteilung der Zumutbarkeit einer Flächeninanspruchnahme für Ausgleichsmaßnahmen nicht das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens, sondern nur das Interesse an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ins Verhältnis zu den Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme für den Betroffenen zu setzen (BVerwG Urteil v.

18.03.2009 9 A 40.07). Diesen Grundsätzen wurde insbesondere mit den Tekturen vom 10.03.2016 Rechnung getragen.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwände hat der Vorhabenträger die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 geändert bzw. ergänzt (Tekturplanung vom 10.3.2016). Durch Verzicht auf die Seitenentnahme bei Prenzing (SE 1) und Ersatz durch die neue Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie durch Verzicht auf die ursprünglich geplante Ausgleichsfläche A11 im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz kann die Inanspruchnahme von etwa 66 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden werden. Die für den naturschutz- und waldrechtlichen Ausgleich bzw. die Artenschutzmaßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG notwendigen Flächen befinden sich nun fast vollständig auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking (Ausgleichsflächen A1/CEF, A12, A13/CEF, A14/CEF, W1 und W2). Es handelt sich hierbei um Flächen, die nicht landwirtschaftlich (intensiv) genutzt werden bzw. nicht als landwirtschaftliche Nutzfläche eingestuft sind. Damit greift der Vorhabenträger für die Durchführung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen bzw. für die Artenschutzmaßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG zum größten Teil auf Flächen zurück, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen. Auch für die verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen, die für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, wurden Alternativen geprüft und abgewogen. Möglichkeiten diese Flächeninanspruchnahmen noch vermeiden oder wesentlich verringern zu können, werden jedoch nicht mehr gesehen.

Trotzdem beansprucht das Vorhaben in der Fassung der Tekturplanung vom 10.3.2016 in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Mit Ausnahme der vorübergehenden Bauflächen, die der Landwirtschaft nach Abschluss der Arbeiten wieder zur Verfügung gestellt werden, gehen die benötigten landwirtschaftlichen Flächen dauerhaft verloren bzw. werden zumindest in ihrer entsprechenden Nutzung beschnitten. Auch für die verbleibenden Grundstücke ergeben sich teilweise durch ihre reduzierte Größe oder ihren veränderten Zuschnitt Nutzungseinschränkungen. Insgesamt ergeben sich damit erhebliche Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft im Umfeld des Vorhabens.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Neubau der A 94 und der notwendigen Folgemaßnahmen einschließlich des Bedarfs für Ausgleichsmaßnahmen 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 einzelner Betriebe. 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 des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden insgesamt rund 118 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. Nicht enthalten sind darin die für das Vorhaben benötigten vorhandenen öffentlichen Straßenflächen

(gesetzlicher Eigentumsübergang). Der gewählte zweibahnige, vierstreifige Straßenquerschnitt der A 94 ist notwendig um das im Bereich Kirchham - Pocking (A 3) für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen von bis zu 31.000 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 Neubauabschnitt Malching - Kirchham (Baubeginn 2016) wird 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.

Der Höhenverlauf der A 94 ist ausgewogen und möglichst rücksichtsvoll gewählt. Eine tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht möglich. Östlich von Pocking muss die A 94 über den Ausbach und den öFW Geisbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 überführt werden. Die Höhenlage der Bundesstraße ist etwa geländegleich geplant. Würde man die Straße absenken, müssten technisch aufwendig herzustellende und auf Dauer zu unterhaltende Entwässerungsanlagen errichtet werden. Würde die Autobahn in Tieflage geführt und die Bundesstraße überführt, müsste die Autobahn einschließlich Teilbereiche der Anschlussstellenrampen wegen des anstehenden Grundwassers mit einer Grundwasserwanne ausgebildet werden. Ein möglichst ausgewogener Höhenverlauf der Autobahn ist bei der Trassierung zu beachten.

Elf Straßenüberführungen und sieben Unterführungsbauwerke (Bundesstraße 388, Staatsstraße 2117, Kreisstraßen PA 56, PA 57, PA 58, PA 65, Gemeindeverbindungsstraßen, öffentliche Feld- und Waldwege und Geh- und Radwege) werden im Zuge des Autobahnbaus erstellt, so dass bisher bestehende Verkehrsbeziehungen durch die Autobahntrasse nicht unverhältnismäßig durchtrennt und lange Umwege vermieden werden.

Südwestlich von Pocking erfolgt bei Bau-km 28+754 die Anbindung der Kreisstraße PA 58 an die Autobahn mittels eines diagonalen halben Kleeblatts. Die Verbindungsrampen liegen an den für die Abwicklung der Hauptverkehrsströme günstigen Stellen im nordwestlichen und südöstlichen Quadranten. Die Kreisstraße PA 58 erhält nördlich der A 94 einen Kreisverkehrsplatz, an den die Anschlussstellenrampen anbinden. An den Kreisverkehrsplatz soll später auch die vom Landkreis Passau geplante Verlegung der Kreisstraße PA 58 in Richtung Bundesstraße 12 angeschlossen werden. Diese Planung ist den festgestellten Plänen nur nachrichtlich dargestellt.

Nordöstlich von Pocking ist bei Bau-km 36+045 mittels eines symmetrischen halben Kleeblatts die Anbindung der B 12/B 388 an die A 94 vorgesehen. Die westliche Verbindungsrampe der Anschlussstelle wird ebenfalls mittels einer Kreisverkehrsanlage mit der B 388 verknüpft.

Eine schonendere Gestaltung der Autobahnanschlussstellen ist aus Gründen der Verkehrsabwicklung und der Verkehrssicherheit nicht vertretbar. Die Dimensionierung erfolgte unter Beachtung der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA, Ausgabe 2008).

Am Planfeststellungsende im Bereich der bestehenden Anschlussstelle Pocking der A 3 erfolgt die Verknüpfung mit der A 94 über das geplante Autobahnkreuz A 3/A 94. Das Autobahnkreuz wird in Form eines Kleeblattes ausgebildet und besteht aus vier Schleifenrampen und vier Tangentialrampen jeweils mit dem einspurigen Querschnitt Q 1. Um eine verkehrssichere und leistungsfähige Verflechtung der Verkehrsbeziehungen zu gewährleisten, sind in allen Fahrrichtungen Verteilerfahrbahnen vorgesehen. Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, ist nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße notwendig, über die der zwischengemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickeln kann. Diese künftige Kreisstraßenverbindung beginnt am Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWNr. 1.2.90) und die Kreisstraße PA 7 in die B 512. Das Autobahnkreuz kann aus Gründen der Verkehrsabwicklung und der Verkehrssicherheit nicht schonender ausgestaltet werden.

Der erhebliche Massenbedarf von 1,9 Mio. m<sup>3</sup> Schüttmaterial für den Autobahnbau soll hauptsächlich (1,6 Mio. m<sup>3</sup>) über die 42 ha große Seitenentnahmefläche SE auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking durch Kiesabbau bis teilweise in den Grundwasserschwankungsbereich sichergestellt werden. Weil die Fläche nach dem Abbau als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zur Sicherung der lokalen Populationen von Kiebitz, Feldlerche, Wachtel, Wiesenschafstelze und Rebhuhn (A13/CEF) umgestaltet werden soll und die Maßnahme bereits vor Eintritt der straßenbaubedingten Beeinträchtigungen des vorhandenen Kiebitz-Lebensraumes hergestellt und wirksam sein muss, ist eine Zwischenablagerung der gewonnenen Kiesmassen vor dem Wiedereinbau in die Autobahntrasse notwendig. Die geplanten Zwischenlagerflächen im nördlichen Bereich des Standortübungsplatzes haben den Vorteil, dass sie nahe am Gewinnungsort liegen und die Transportwege über eine temporäre Baustraße kurz sind. Öffentliche Straßen müssen nicht in Anspruch genommen werden. Auch beim Straßenbau kann der Transport eingriffsschonend weitgehend über die Autobahntrasse erfolgen. Die für die Seitenentnahme benötigte Grundstücksfläche ist im Eigentum des Vorhabenträgers. Die ursprünglich geplanten Grundinanspruchnahmen für die Seitenentnahme „Prenzing“ sowie für die Ausgleichsmaßnahme A11 bei Königswiese sind mit der Tekturplanung entfallen.

Zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer und der Einhaltung der notwendigen Ruhepausen ist am Beginn des Planfeststellungsabschnittes westlich des Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking beidseits der A 94 je eine unbewirtschaftete Rastanlage mit etwa 20 Pkw- und 20 Lkw-Stellplätzen und einem WC-Gebäude geplant. Gemäß den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen -



ERS (Ausgabe 2011) beträgt der Regelabstand zwischen den Aus- und Einfahrten von Rastanlagen und den Ein- und Ausfahrten von Knotenpunkten mind. 1.100 m.

Die südliche und die nördliche PWC-Anlage können nicht, wie gefordert, weiter in östliche Richtung in die Ausbuchtung des Solarparks bzw. in das Gelände des früheren Standortübungsplatzes verschoben werden. Mit einem Abstand von rund 1.100 m zwischen der PWC-Anlage und der Anschlussstelle PA 58 wird diese Vorgabe der ERS gerade noch eingehalten. Ein Bau der nördlichen PWC-Anlage auf dem Gelände des früheren Standortübungsplatzes würde daneben den Zielen der geplanten Ausgleichsmaßnahme A13/CEF widersprechen.

Für den Straßenbetriebsdienst ist im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 die Errichtung eines Stützpunktes (Salzladestation, Einstellhalle für Fahrzeuge mit Sozialraum) notwendig. Auch ein Park- und Ride- Parkplatz mit 72 Pkw-Stellplätzen soll dort als Ersatz für den baubedingt entfallenden Parkplatz an der A 3 errichtet werden. Die Anlagen werden eingriffsschonend zwischen der Autobahn und dem Kreisverkehrsplatz errichtet.

Die Trasse der A 94 liegt im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 im Überschwemmungsgebiet von Rott und Inn. Durch das Vorhaben gehen etwa 24.100 m<sup>3</sup> Retentionsraum verloren. Der Hochwasserrückhalteraum kann durch Geländemodellierungen im Bereich des nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes wieder hergestellt werden. Dabei wird auch der Bereich innerhalb der Anschlussrampe als Rückhalteraum genutzt und nordöstlich der A 3 ein Flutgraben erstellt, der bei Hochwasser von der Rott geflutet werden kann.

Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weiter verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt, der Vorhabenträger hat bei der Auswahl der Kompensationsflächen für die Landwirtschaft besonders geeignete Flächen weitest möglich verschont (C 3.4.5.3.4).

Nach der Rechtsprechung kann eine besondere Beeinträchtigung der Agrarstruktur dann gegeben sein, wenn in einem bestimmten Gebiet eine größere Anzahl landwirtschaftlicher Betriebe in ihrer Existenz gefährdet oder vernichtet werden, so dass von der Möglichkeit einer Gefährdung der Landwirtschaft insgesamt in diesem Gebiet ausgegangen werden kann (vgl. BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990, 4 C 25.90).

Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf landwirtschaftliche Betriebe wurden in 24 Fällen gutachtlich untersucht. In sechs Fällen wurde festgestellt, dass die geplante Flächeninanspruchnahme zu einer Existenzgefährdung führen wird.

Der Vorhabenträger hat nachgewiesen, dass er bereits Ersatzland im Eigentum hat, das für von dieser Maßnahme betroffene Betriebe zur Verfügung steht, geeignet ist und in zumutbarer Entfernung liegt. Ersatzlandzusagen für einzelne Betriebe liegen vor (A 6.1). Damit können jedenfalls den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben und aller Voraussicht nach auch darüber hinausgehend weiteren betroffenen Betrieben Ersatzflächen zur Verfügung gestellt werden, die eine Existenzgefährdung abwenden bzw. die Betroffenheit der Betriebe deutlich mildern.

Den Forderungen des **Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut** wird mit den Nebenbestimmungen in A 3.2, 3.5, 3.7 und den Zusagen des Vorhabenträgers (A 3.9) weitgehend entsprochen. Ergänzend zu den Ausführungen oben ist anzumerken, dass mit etwa 69 ha der weit überwiegende Teil der naturschutzrechtlich/waldrechtlich notwendigen Ausgleichsflächen auf dem Gelände des ehemaligen Standortübungsplatzes Pocking liegt und die Maßnahmenflächen seit längerer Zeit nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden. Die Flächen sind im Eigentum des Vorhabenträgers. Weitere Ausgleichmaßnahmen sind hauptsächlich auf unwirtschaftlichen Restflächen geplant oder erfüllen gleichzeitig auch Funktionen als Hochwasserretentionsflächen oder nach dem Waldrecht. Die Grundinanspruchnahme ist auch aus diesen fachlichen Gründen erforderlich. Möglichkeiten zu einer weiteren Reduzierung der Grundinanspruchnahme werden nicht gesehen.

Sowohl in den hier anzuwendenden "Grundsätzen zu Ausgleich und Ersatz von 1993" als auch in den "Vollzugshinweisen Straßenbau" zur Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) von 2013 sollen Ausgleichsflächen, die zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume erforderlich sind, nur im begründeten Ausnahmefall im Straßennahbereich situiert werden. Die gestalteten und begrüntem Straßenbegleitflächen haben vorrangig die Einbindung des Bauvorhabens in die Landschaft zum Ziel und tragen über die Neugestaltung des Landschaftsbildes zur Minimierung des Eingriffs bzw. zur Kompensation der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaftsbild bei.

Zu der geforderten Bereitstellung von Ersatzland wird auf die grundsätzlichen Ausführungen unter 3.5.1.2.2 sowie die Ausführungen zu den einzelnen Einwendern unter 3.5.2 verwiesen. Der Vorhabenträger hat sich insbesondere nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Er hat sich ferner im Rahmen der Grunderwerbsgeschäfte um eine Flurneuordnung auf der Grundlage von freiwilligem Landtausch, Zusammenlegung unwirtschaftlicher Restflächen zu gut bewirtschaftbaren Einheiten oder andere geeignete Maßnahmen zu bemühen (A 3.7.1). Für die besonders betroffenen Betriebe hat der Vorhabenträger zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete und ausreichend große Ersatzflächen angeboten (A 6.1). Im Ergebnis ist festzuhalten, dass Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, nicht erkennbar sind und einzelne (bestätigte oder unterstellte) Existenzgefährdungen die Zulassung der A 94 in der Planfassung der 1. Tektur vom 10.3.2016 nicht in Frage stellen können.

Der Vorhabenträger hat 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.

Zu den vorgetragenen konkreten Einzelhinweisen zur Erschließung der Restflächen, zu unwirtschaftlichen Restflächen, zur Ausgestaltung der Straßenüberführungen und zum Lärmschutz, darf zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen bei den einzelnen Einwendern unter 3.5.2 Bezug genommen werden.

Zwischen Bau-km 26+350 und 26+410 tangiert die Plantrasse der A 94 die ehemalige Mülldeponie Pfaffenhof. Voraussichtlich werden beim Bau der Autobahn ca. 560 m<sup>3</sup> Aushubmaterial aus dem Deponiebereich anfallen. Der Vorhabenträger will das Aushubmaterial im Einvernehmen mit den zuständigen Fachbehörden im Kern der Lärmschutzwälle im Bereich der PWC-Anlagen wiederverwenden. Auf die Nebenbestimmung A 3.5.5 wird hingewiesen.

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).

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).

Die Oberflächenentwässerung der A 94 hat 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.

Auf Fragen zum Bodenschutz wird unter 3.4.4.3 näher eingegangen. Die Hinweise im Schreiben vom 10.5.2016 wurden mit den Nebenbestimmungen A 3.5 weitgehend berücksichtigt. Eine bodenkundliche Baubegleitung ist vom Vorhabenträger vor Baubeginn zu bestellen. Die geforderten Beweissicherungsverfahren hinsichtlich Schadstoffeinträge und Schädigung der Ertragsfähigkeit der landwirtschaftlich genutzten Böden durch die Bautätigkeit sind nicht veranlasst.

Bei Gebäuden, bei denen Schäden im Rahmen der Bauarbeiten für den Neubau der A 94 und der Folgemaßnahmen nicht mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können, hat der Vorhabenträger vor Baubeginn Beweissicherungen über den baulichen Zustand der Gebäude durchzuführen (A 6.1.2).

Wegen der Hinweise zu den geplanten Ausgleichsmaßnahmen darf auf die Ausführungen unter C 3.4.5 sowie die Nebenbestimmungen unter A 3.4 verwiesen werden. Der Landverbrauch kann nicht durch Verzicht auf die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weiter verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die Maßnahmen können im Hinblick auf landwirtschaftliche Belange auch nicht schonender ausgebildet werden.

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 3.2, 3.5, 3.7 und den Zusagen des Vorhabenträgers (A 3.9) zum Teil entsprochen.

Der Höhenverlauf der A 94 ist ausgewogen und möglichst rücksichtsvoll gewählt. Eine tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht möglich. Östlich von Pocking muss die A 94 über den Ausbach und den öFW Geislbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 überführt werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Einwendungen in Bezug auf die von einer größeren Anzahl von landwirtschaftlichen Betrieben geltend gemachten Existenzgefährdungen jeweils unter Heranziehung von Gutachten, die im Auftrag des Vorhabenträgers erstellt wurden, im Detail geprüft. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar. Der Vorhabenträger hat nachgewiesen, dass ihm geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Ersatzlandzusagen für die am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe liegen vor (A 6.1). Mehrere Grunderwerbsgeschäfte wurden inzwischen einvernehmlich abgeschlossen.

Wegen der Hinweise zu den geplanten Ausgleichsmaßnahmen darf auch auf die Ausführungen unter C 3.4.5 sowie die Nebenbestimmungen unter A 3.4 verwiesen werden. Der Landverbrauch kann nicht durch Verzicht auf die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weiter verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die Maßnahmen können im Hinblick auf landwirtschaftliche Belange auch nicht schonender ausgebildet werden.

Die Überführungsbauwerke der Straßen über die A 94 sind, wie gefordert, für den Begegnungsfall mit den heute zulässigen großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausreichend breit dimensioniert. Kreisstraßenüberführungen erhalten einen Regelquerschnitt mit 6,5 m breiter befestigter Fahrbahn (Fahrbahnbreiten auf dem Bauwerk 7,50 m). Der Vorhabenträger wird bei den Überführungen der Gemeindeverbindungsstraßen die nutzbare Breite der Rampen durch Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken vergrößern (Zusage A 3.9.3). 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.

Auch die Unterführungsbauwerke sind ausreichend dimensioniert. Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, dass sie den öffentlichen Feld- und Waldweg BWVNr. 1.2.64 im unmittelbaren Bereich des Brückenbauwerkes BWVNr.

2.1.12 (Brücke über Ausbach) so aufweiten wird, dass Begegnungsverkehr möglich ist (A 3.9.5).

Der Vorhabenträger hat 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).

Zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer und der Einhaltung der notwendigen Ruhepausen ist am Beginn des Planfeststellungsabschnittes westlich des Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking beidseits der A 94 je eine unbewirtschaftete Rastanlage mit etwa 20 Pkw- und 20 Lkw-Stellplätzen und einem WC-Gebäude geplant. Gemäß den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen - ERS (Ausgabe 2011) beträgt der Regelabstand zwischen den Aus- und Einfahrten von Rastanlagen und den Ein- und Ausfahrten von Knotenpunkten mind. 1.100 m.

Die südliche und die nördliche PWC-Anlage können nicht, wie gefordert, weiter in östliche Richtung in die Ausbuchtung des Solarparks bzw. in das Gelände des früheren Standortübungsplatzes verschoben werden. Mit einem Abstand von rund 1.100 m zwischen der PWC-Anlage und der Anschlussstelle PA 58 wird diese Vorgabe der ERS gerade noch eingehalten. Ein Bau der nördlichen PWC-Anlage auf dem Gelände des früheren Standortübungsplatzes würde daneben den Zielen der geplanten Ausgleichsmaßnahme A13/CEF widersprechen.

Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen (A 3.7.5).

Im Rahmen der Baudurchführung beschädigte Grenzsteine hat der Vorhabenträger ebenfalls wieder herzustellen. Genauso die im Zusammenhang mit den Bauvorhaben zu beseitigenden Zäune und Weideeinrichtungen (A 3.7.6 und 3.7.7).

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 der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungs-festsetzungsverfahren 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 Errichtung von Wildschutzzäunen kann dem Straßenbaulastträger nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat aber im Anhörungsverfahren angekündigt, dass sie entlang der A 94 sowie in den Anschlussstellenbereichen und im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 Wildschutzzäune errichten wird, wenn die gemäß den Wildschutzzäunrichtlinien erforderliche Mindestwilddichte vorhanden ist.

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 denen auch in den Abschnitten Malching - Kirchham und Kirchham - Pocking 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 Planfeststellungsabschnittes zwischen Malching und Kirchham liegen weniger günstige Bedingungen vor. Insbesondere ist ein solcher übergeordneter Verbund in Nord-Südrichtung zwischen Inntalleite und Innauen dort nicht vorhanden. In diesem 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.

Auch im 12,5 km langen Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) ist ein übergeordneter Verbund in Nord-Südrichtung nicht vorhanden. Insbesondere die Stadt Pocking mit einer West-Ostausdehnung der Wohn- und Gewerbeflächen von über 3,5 km, die teilweise hoch belasteten Straßen sowie der eingezäunte 30 ha große Solarpark im Bereich des früheren Standortübungsplatzes stellen erhebliche Barrieren in Bezug auf Tierwanderstrecken dar. Die Bereiche der geplanten Westumfahrung Pocking mit der Anschlussstelle PA 58 an die Autobahn, sowie der Anschlussstelle B 12/B 388 und des Autobahnkreuzes A 3/A 94 können als Grünbrückenstandorte ausgeschlossen werden.

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) sind nach den Planunterlagen im Zuge der A 94 mehrere Überführungs- sowie Unterführungsbauwerke vorgesehen. Insbesondere die 50 m breite Unterführung des Ausbaches bei Bau-km 35+077 trägt erheblich zur Minimierung der Trennwirkung und zur Sicherstellung der ökologischen Austauschbeziehungen in diesem Bereich bei. Auch das Überführungsbauwerk K 28/1 im Zuge eines öFW bei Bau-km 28+556, das beidseitig 4 m breite Pflanzstreifen als Fledermaus-Querungshilfe erhält, ist bedingt

auch für Rehe als Querungshilfe geeignet. Die geforderte Verbreiterung mehrerer Über- und Unterführungsbauwerke auf 15 bzw. 25 m würde sehr hohe Kosten beim Bau und späteren Unterhalt verursachen und kann deshalb aus den oben genannten Gründen vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

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 3.4.9.4).

Nach den festgestellten Planunterlagen vom 10.3.2016 ist eine generelle Beschränkung der Jagdausübung auf einzelnen Flächen nicht vorgesehen. Für die Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sind aber besondere Regelungen geplant (Unterlage 12.1T, Anhang Kap. 4.2, Maßnahmenformblatt A13/CEF). Danach soll zur Erreichung der naturschutzfachlichen Entwicklungsziele sowie zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch jagdliche Handlungen im Bereich der Kiebitz-Ausgleichsfläche über Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger als Grundeigentümer und dem Jagdpächter/den Jagdberechtigten sichergestellt werden, dass keine Fütterungsstellen angelegt und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers errichtet werden und sich im Zeitraum März bis Juli die Jagd auf der Maßnahmenfläche A13/CEF (in Rücksprache mit der unteren und höheren Naturschutzbehörde) auf gezielte Prädatorenbekämpfung im Hinblick auf Wiesenbrüter beschränkt.

Zu den Forderungen und Hinweisen zum Lärmschutz darf auf 3.4.4.1 sowie die festgestellten Planunterlagen (insbesondere Unterlagen 1T und 11T) und die jeweiligen Ausführungen bei den einzelnen Betroffenen verwiesen werden. Der Vorhabenträger kann nicht zu der geforderten Ergänzung der bereits geplanten Lärmvorsorgemaßnahmen durch räumliche Ausweitung der Seitenablagerungen oder zum Einbau eines Flüsterasphalts verpflichtet werden. Es liegen aber verschiedene Zusagen des Vorhabenträgers (Verwendung von überschüssigem Oberboden) vor. Eine weitere Absenkung der Autobahntrasse scheidet aus den oben genannten Gründen aus. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und die Ergebnisse, ebenso wie die schalltechnische Beurteilung bestätigt.

Auf Fragen zum Bodenschutz wird unter 3.4.4.3 näher eingegangen. Die Forderungen und Hinweise wurden mit den Nebenbestimmungen A 3.5 weitgehend berücksichtigt. Eine bodenkundliche Baubegleitung ist vom Vorhabenträger vor Baubeginn zu bestellen. Die geforderten Beweissicherungsverfahren hinsichtlich Schadstoffeinträge und Schädigung der Ertragsfähigkeit der landwirtschaftlich genutzten Böden durch die Bautätigkeit sind nicht veranlasst.

Das Baufeld im Bereich von Waldflächen wird auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Maßnahmen zum Schutz benachbarter Waldbestände sind nach den festgestellten Plänen vorgesehen (Schutzmaßnahmen S1 und S2 im landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 12.1T und 12.3T).

### 3.4.8 Belange der Gemeinden

#### **Stadt Pocking**

Der Vorhabenträger hat die Hinweise und Forderungen der Stadt zur Planung vom 31.5.2012 in der Tekturplanung vom 10.3.2016 zum Teil berücksichtigt. Hierauf wird in diesem Beschluss nicht mehr näher eingegangen, auf die festgestellten Planunterlagen darf verwiesen werden.

Der Hinweis auf den Verlauf des Römerradweges im Widmungsplan, Unterlage 7.3 Blatt 1aT, wurde durch Roteintrag im Plan beachtet.

Der Forderung, den derzeitigen Verlauf des Römerradweges abseits der B 12 beizubehalten, kann nicht entsprochen werden, weil zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A13/CEF Störeffekte im Randbereich der Ausgleichsfläche soweit wie möglich vermieden werden müssen. Die Verlegung des gut frequentierten Römerradweges hin zur B 12 ist notwendig und auch vertretbar, weil nur ein relativ kurzes Teilstück des Radweges von 1, 5 km betroffen ist. In der Weiterführung in Richtung Pocking verläuft der bestehende Radweg bereits unmittelbar entlang der B 12. Das Verkehrsaufkommen auf der B 12 (künftig Staatsstraße) wird mit dem Bau der Autobahn stark abnehmen.

Die Autobahndirektion Südbayern hat den Abschluss einer Vereinbarung mit der Stadt über die Abwasserbeseitigung der PWC-Anlage sowie des Stützpunktes der Autobahnmeisterei in der Stellungnahme vom 30.4.2017 zugesagt.

Der Vorhabenträger hat, wie gefordert, die ursprüngliche Planung geändert und im Bereich der Verknüpfung der bestehenden Kreisstraße PA 58, der geplanten Verlegung der Kreisstraße PA 58 sowie der nördlichen Rampenäste der Anschlussstelle PA 58 eine Kreisverkehrsanlage vorgesehen. An den Kreisverkehrsplatz soll die vom Landkreis Passau geplante Verlegung der Kreisstraße PA 58 in Richtung Bundesstraße 12 angeschlossen werden. Diese Planung ist nicht Bestandteil der Autobahnplanung und im Planfeststellungsverfahren nicht enthalten. In den festgestellten Plänen ist die Verlegung der Kreisstraße nur nachrichtlich dargestellt. Vom Vorhabenträger kann deshalb nicht verlangt werden, im Bereich des Kreisverkehrsplatzes zur Querung der künftig zu verlegenden PA 58 eine Radwegunterführung herzustellen. Der Bau einer Unterführung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nicht zwingend notwendig, weil Radfahrer und Fußgänger die künftige Kreisstraße im Bereich des Kreisverkehrsplatzes wegen des relativ geringen Geschwindigkeitsniveaus höhengleich verkehrssicher queren können.

Auch die geforderte zusätzliche Überführung der GVS Pockinger Weg über die A 94 bei Bau-km 32+775 kann wegen der hohen Mehrkosten sowie den damit verbundenen Eingriffen in private Grundstücke vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Bei Bau-km 32+980 (GVS Prenzinger Straße) sowie Bau-km 31+955 (GVS Sitzöderweg), also in zumutbarer Entfernung, sind bereits Überführungsbauwerke über die A 94 vorgesehen. Die hilfswise geforderte Verbindung des Pockinger Weges mit der GVS Prenzinger Straße nördlich der A 94 entlang des geplanten Rückhaltebeckens BWVNr. 3.1.9 kann vom Vorhabenträger wegen der Mehrkosten, der zusätzlichen Eingriffe in das Grundeigentum sowie der problematischen Anbindung an die Prenzinger Straße (Höhenlage im Bereich der Überführung) ebenfalls nicht verlangt werden.



Zur Forderung, die Wildwechselföglichkeiten bzw. die Straßenbreiten im Bereich der Überführungen zu überprüfen, darf zur Vermeidung von Wiederholungen auf die nachfolgenden Ausführungen unter 3.5.2.22 (Jagdgenossenschaft Pocking) Bezug genommen werden. Der von der Stadt geforderte Wildschutzzaun entlang der A 94 kann im Planfeststellungsverfahren nicht angeordnet werden. Auf die Ausführungen hierzu unter 3.4.9.4 (Belange der Jagd) darf verwiesen werden.

Der Forderung, im Bereich der Überführung der GVS Afhamer Straße über die A 3 zusätzlich einen Geh- und Radweg vorzusehen und das Zwischenstück der Verbindungsstraße zwischen Anschlussstelle B 12/B 388 und Überführung der GVS Afhamer Straße über die A 3 durchgehend mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m auszubauen, kann nicht entsprochen werden, weil es sich nicht um notwendige Folgemaßnahmen des Autobahnbaus handelt. Nach dem Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak wird der Verkehr auf der Gemeindeverbindungsstraße durch den Bau der A 94 nicht zunehmen.

Ein Konflikt zwischen der Ausgleichsmaßnahme A13/CEF und der auf den Zwischenlagerflächen für den Kiesabbau vorgesehenen Folgenutzung als Gewerbeflächen ist nicht zu erwarten. Die Kieszwischenlagerflächen liegen 250 - 300 m von der geplanten Kiebitz-Ausgleichsfläche A13/CEF entfernt und somit außerhalb der für Kiebitze anzunehmenden Effektdistanz. Die dazwischen liegende Fläche ist sehr strukturreich bzw. überwiegend mit Wald bestanden, so dass dadurch eine zusätzliche Abschirmung gegeben ist. Wenn diese Wald- und Gehölzbestände erhalten werden, ist nicht mit einer Einschränkung der Kiebitz-Ausgleichsfläche als Brutrevier für Kiebitze zu rechnen.

Vom Planvorhaben betroffene Kampfmittelverdachtsflächen und Kontaminationsverdachtsflächen hat der Vorhabenträger gemäß Bodenschutzgesetz vorab zu erkunden. Der fachliche und räumliche Umfang ist mit dem Wasserwirtschaftsamt und dem Landratsamt abzustimmen (A 3.5.6).

Die für den gesamten Stadtbereich Pocking geforderten zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 94 sowie im Überführungsbereich der Staatsstraße 2117 können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden, weil der Bau und Betrieb der A 94 nicht zu unzumutbaren Lärmbelastungen führen wird. Auf die Ausführungen unter 3.4.4.1 zum Verkehrslärmschutz sowie zu den Sammelwänden, insbesondere aus Oberindling, Hartkirchen, Königswiese (3.5.2.13) und Wollham, Pram, Haid (3.5.2.17) darf verwiesen werden.

Zum Schutz vor Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase wird auf die Ausführungen hierzu unter 3.4.4.1.4 sowie die vom Vorhabenträger zu beachtende Nebenbestimmung A 3.2.10 in diesem Beschluss verwiesen.

Mit dem Neubau der A 94 wird der Verkehr auf der Bundesstraße 12 auch im Kreuzungsbereich B 388/B 12 bei Rottau stark abnehmen. Die Verkehrsabnahme wirkt sich günstig auf die Lärmbelastung der Wohnanwesen in Rottau aus. Auch wenn nach dem vorliegenden Verkehrsgutachten der Verkehr auf dem Verbindungsweg B 12/B 388 leicht zunehmen wird, ist eine Verschlechterung der Lärmsituation im Bereich Rottau nicht zu erwarten. Weil der Kreuzungsbereich durch das Planvorhaben auch in Bezug auf Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit nicht nachteilig verändert wird, kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den

Autobahnneubau ein Umbau der höhenfreien Kreuzung B 388/B 12 bei Rottau zu einem Kreisverkehrsplatz vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Der Vorhabenträger, der Landkreis Passau, die Stadt Pocking und die Gemeinde Neuhaus a. Inn haben zur Forderung nach Errichtung eines Geh- und Radweges von Bau-km 1+200 bis 1+835 entlang der künftigen Kreisstraße BWVNr. 1.1.11 folgendes vereinbart:

Die herausgehobene Bedeutung der Radwegverbindung in diesem Straßenabschnitt (Rottalradweg) wird vom Vorhabenträger anerkannt. Nach der Tekturplanung vom 10.03.2016 ist die künftige Führung der Radwegeverbindung über die Gemeindeverbindungsstraße BWVNr. 1.1.14 geplant. Damit eine adäquate Radwegführung erreicht wird, wird die Autobahndirektion den Ausbau des öFW FlNr. 408, Gemarkung Mittich, (BWVNr. 1.2.77) bis zum vorhandenen Kreuzungsbauwerk unter der B 512 bei Bau-km 38+865 um ca. 370 m verlängern und auch die Fahrbahn im Bereich der Unterführung erneuern. Wenn sich bis zur Bauausführung im Rahmen der weiteren Detailplanung herausstellt, dass eine Radwegführung unmittelbar entlang der künftigen Kreisstraße verkehrlich günstiger ist und für den Bau des Geh- und Radweges kein zusätzlicher Grunderwerb notwendig ist, wird die Autobahndirektion anstelle des zugesagten Ausbaus des öFW BWVNr. 1.2.77 einen ca. 2,50 m breiten Geh- und Radweg entlang der Kreisstraße errichten. Die Zusage ist unter A 3.9.6 festgehalten.

Die geforderte zusätzliche Notauffahrt auf die A 94 im Bereich der Überführung der Kreisstraße PA 56 kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden, weil die Auffahrt nur sehr schwierig verwirklicht werden könnte (geplanter Lärmschutzwall, Höhenlage der PA 56, langer Zufahrtsweg etc.) und auch kostenaufwändig 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 geplanten stadtnahen Autobahnanschlussstellen Pocking (PA 58 sowie B 12/B 388) liegen nur etwa 7 km auseinander.

Für eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung der A 94 hat die Autobahndirektion einzustehen. Auf die entsprechenden Nebenbestimmungen hierzu wird Bezug genommen. Das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf hat die Planunterlagen geprüft und bestätigt, dass Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten sind.

### **Gemeinde Bad Füssing**

Die Autobahntrasse führt im Bereich Pocking/Bad Füssing ausschließlich durch Gemeindegebiet der Stadt Pocking. Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist, scheidet eine weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus. Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren

zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Im weiteren Verlauf ab Bau-km 30+000 bis Prenzing folgt die Plantrasse weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung und nimmt dabei insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing bestmöglich Rücksicht.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradienten etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine noch tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eingehalten werden. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Am Ortsrand von Bad Füssing werden die Grenzwerte der höchsten Schutzkategorie der 16. BImSchV, d. h. für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime (57 dB(A) am Tag, 47 dB(A) in der Nacht) deutlich unterschritten. Ausgehend davon, dass Lärm am Tag bei Lärmwerten ab 50 dB(A) als störend für die Erholung und den Naturgenuss empfunden wird, können im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung nicht ausgeschlossen werden. In diesem „Band“ bewegen sich die Lärmimmissionen grundsätzlich im Bereich der Kategorie Dorf-/Mischgebiet (54 dB(A) in der Nacht, 64 dB(A) am Tag). Auch wenn Lärmauswirkungen mit dem Vorhaben verbunden sind, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte. Auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen) oder das Wegenetz (Zerschneidungswirkung) sind nicht so erheblich, dass das Gebiet seinem Naherholungszweck nicht mehr gerecht werden könnte. Die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens sind jedenfalls nicht so schwerwiegend, dass auf das Planvorhaben verzichtet werden müsste.

Weil der Bau und Betrieb der A 94 im Bereich Bad Füssing nicht zu unzumutbaren Lärmbelastungen führen wird, können die geforderte Einhausung der Autobahn bzw. zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände an der A 94 sowie den Auffahrten der Anschlussstelle PA 58, Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbeschränkungen usw. vom Vorhabenträger nicht verlangt werden (3.4.4.1).

Die Autobahndirektion Südbayern hat aber zugesagt, die nach den festgestellten Planunterlagen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) mit Überschussmassen so zu modellieren, dass auch die Abschirmung in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

Zum Schutz vor Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase darf auf die Ausführungen unter 3.4.4.1.4 sowie die vom Vorhabenträger zu beachtende Nebenbestimmung A 3.2.10 in diesem Beschluss verwiesen werden.

### **Gemeinde Neuhaus a. Inn**

Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, hat der Vorhabenträger nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße geplant, über die der zwischengemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickelt werden kann. Diese Straße wird entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße gewidmet. Sie beginnt am Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bereits bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90, Aufstufung zur Kreisstraße) in die Kreisstraße PA 7 bzw. die B 512. Die Planlösung stellt nach Ansicht der Gemeinde Neuhaus a. Inn hinsichtlich Lärm und Grundbetroffenheit die schonendste Lösung dar und wird deshalb von ihr befürwortet.

Laut dem Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak ist auf der künftigen Kreisstraße eine Verkehrsbelastung von etwa 700 Fahrzeugen/Tag zu erwarten. Die Straßenverbindung wird durch den geplanten Ausbau in Richtung B 12alt bei Königswiese zwar insgesamt attraktiver und es muss auch im Bereich des Gewerbegebietes Hartham der Verkehr aufgenommen werden, der nicht auf der Autobahn A 94 fahren kann (Kraftfahrzeuge deren Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit bei max. 60 km/h liegt). Die zu erwartende Verkehrsbelastung ist jedoch so gering, dass die Straße bei der vorhandenen Ausgestaltung (übersichtliche Streckenführung, Fahrbahnbreite 7,5 m, Grünstreifen und 2 m breiter Geh- und Radweg) auch künftig die Erschließungsfunktion im Gewerbegebiet uneingeschränkt erfüllen kann. Von unzumutbaren Nachteilen bzw. schwerwiegenden Eingriffen in die vorhandenen Betriebsstrukturen ist nicht auszugehen. Die geforderte Querungshilfe sowie ein Umbau der Kreuzung PA 7/St 2110/B 512 kann deshalb in der Planfeststellung nicht angeordnet werden.

Der Vorhabenträger kann auch nicht dazu verpflichtet werden, den Grundstückseigentümern im Gewerbegebiet Hartham die für den Bau der Erschließungsstraße geleisteten Erschließungsbeiträge zumindest zum Teil zu erstatten. Über Rückerstattungsansprüche von an die Gemeinde gezahlten Erschließungsbeiträgen wird nicht in der Planfeststellung entschieden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen die Sach- und Rechtslage zu dem Zeitpunkt maßgeblich ist, an dem die Beitragspflicht entstanden ist. Ändert sich später der Straßenstatus, lässt das nicht mehr die Grundlage für die bereits entstandene Beitragspflicht entfallen. Die Erschließungsfunktion der Straße für den Gewerbebetrieb bleibt auch nach wie vor erhalten.

Nachteile, die eine Umplanung erfordern oder einen Entschädigungsanspruch der Anlieger gegen den Vorhabenträger begründen würden, sind nicht ersichtlich. Auch der Verweis auf die erbrachten Erschließungsbeiträge begründet keine andere Entscheidung. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen können in der Planfeststellung nicht getroffen werden.

Der Vorhabenträger, der Landkreis Passau, die Stadt Pocking und die Gemeinde Neuhaus a. Inn haben zur Forderung nach Errichtung eines Geh- und Radweges von Bau-km 1+200 bis 1+835 entlang der künftigen Kreisstraße BWVNr. 1.1.11 folgendes vereinbart:

Die herausgehobene Bedeutung der Radwegverbindung in diesem Straßenabschnitt (Rottalradweg) wird vom Vorhabenträger anerkannt. Nach der Tekturplanung vom 10.03.2016 ist die künftige Führung der Radwegeverbindung über die Gemeindeverbindungsstraße BWVNr. 1.1.14 geplant. Damit eine adäquate Radwegführung erreicht wird, wird die Autobahndirektion den Ausbau des öFW Flnr. 408, Gemarkung Mittich, (BWVNr. 1.2.77) bis zum vorhandenen Kreuzungsbauwerk unter der B 512 bei Bau-km 38+865 um ca. 370 m verlängern und auch die Fahrbahn im Bereich der Unterführung erneuern. Wenn sich bis zur Bauausführung im Rahmen der weiteren Detailplanung herausstellt, dass eine Radwegführung unmittelbar entlang der künftigen Kreisstraße verkehrlich günstiger ist und für den Bau des Geh- und Radweges kein zusätzlicher Grunderwerb notwendig ist, wird die Autobahndirektion anstelle des zugesagten Ausbaus des öFW BWVNr. 1.2.77 einen ca. 2,50 m breiten Geh- und Radweg entlang der Kreisstraße errichten. Die Zusage ist unter A 3.9.6 festgehalten.

Der ursprünglich geplante Anwandweg unmittelbar nördlich entlang der A 94 zwischen Autobahnkreuz und Kapelle St. Koloman ist, wie gefordert, mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 entfallen.

Nach den Lärmberechnungen ergeben sich im Bereich Afham durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 weit unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel (siehe Planunterlagen 11.1T und 11.2, Blatt 3T). Reding liegt etwa 500 m weiter als Afham vom Planvorhaben entfernt, so dass es auch dort zu keinen Überschreitungen kommen wird.

Im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen wurden die Lärmwirkungen auf die Nachbarschaft auch in Summe betrachtet. Es kommt zwar zu einer Lärmzunahme. Die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden allerdings nur in zwei Fällen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und 63) nachts überschritten. Bei den übrigen nächstgelegenen Wohnanwesen (IP 64, 65 und 68), die zusätzlich betrachtet worden sind, kommt es zwar in Summe zu einer Lärmzunahme, aber die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Dies gilt auch für die weiteren Anwesen im Bereich Afham, Mittich und Hartham. Ein Anspruch auf aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen ist daher nicht gegeben.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Von den befürchteten massiven Beeinträchtigungen der Nutzung der Kapelle St. Koloman durch zusätzlichen Lärm, durch steigende Schadstoffemissionen oder vorhabenbedingte Auswirkungen auf die Bausubstanz ist nicht auszugehen. Die Kapelle liegt unmittelbar an der Bundesstraße 512, von der sie durch eine Stützmauer abgetrennt ist. Bei der künftigen Ausgestaltung und Höhenlage der Autobahn wird das unmittelbare Umfeld der Kapelle im Vergleich zur jetzigen Situation nicht wesentlich verändert. Die Gradienten der Autobahn muss zwar für einen ausgewogenen Höhenverlauf um etwa 30 cm angehoben werden. Eine Grundinanspruchnahme aus Flnr. 423 ist jedoch nicht vorgesehen; lediglich der an der Kapelle vorbeiführende öFW muss während der Baudurchführung

vorübergehend in Anspruch genommen werden. Westlich der Kapelle wird der in Richtung A 3 bestehende öFW eingezogen und durch den Autobahndamm überbaut.

Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, im Rahmen der Detailplanung sowie bei der Umsetzung des Vorhabens Eingriffe in die Kapelle St. Koloman bzw. das direkte Umfeld soweit wie möglich zu vermeiden und bei der Bauausführung in Abstimmung mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, der Gemeinde Neuhaus am Inn und der Katholischen Pfarrkirchenstiftung auf eine angemessene Gestaltung des Umfelds der Kapelle zu achten (A 3.9.2).

Die **Gemeinde Kirchham** sowie der **Markt Ruhstorf a. d. Rott** haben zum Planvorhaben in der Fassung der Tekturplanung vom 10.3.2016 keine Einwendungen erhoben.

### 3.4.9 Sonstige öffentliche Belange

#### 3.4.9.1 Träger von Versorgungsleitungen

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

Auf die vorhandenen Telekommunikationsanlagen der **Vodafone Kabel Deutschland GmbH** hat der Vorhabenträger bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Ein ungehinderter Zugang zu den Leitungen muss jederzeit möglich sein (A 3.8.3.1).

Damit die notwendigen Anpassungsmaßnahmen rechtzeitig abgestimmt werden können, ist die Detailplanung der ggf. notwendigen Sicherheits- bzw. Umbaumaßnahmen mindestens 3 Monate vor Baubeginn der Vodafone Kabel Deutschland GmbH mitzuteilen (A 3.1.1).

Den Forderungen der **Energienetze Bayern GmbH** wird mit den Nebenbestimmungen A 3.1.2 und 3.8.3.2 wie folgt entsprochen:

Die Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebes der betroffenen Erdgashochdruckleitung darf durch den Straßenbau nicht beeinträchtigt werden. Die Detailplanung der Leitungssicherung/-anpassung ist rechtzeitig mit der Energienetze Bayern GmbH abzustimmen.

Lasten auf die verlegte Gasleitung durch die geplanten Seitenablagerungen sind durch geeignete Maßnahmen abzufangen. Weil die Leitungsverlegung vorab durchzuführen ist, sind während den anschließenden Straßenbauarbeiten entsprechende Schutzmaßnahmen vorzusehen.

Anpassungsmaßnahmen dürfen nur außerhalb der Heizperiode durchgeführt werden. Sie erfordern eine Vorlaufzeit von mindestens 6 Monaten.

Wie gefordert, wurde in den Planunterlagen zur Tekturplanung vom 10.3.2016 im Grunderwerbsplan sowie im Grunderwerbsverzeichnis der Schutzstreifen für die Gasleitung als dauernd zu belastende Grundstücksfläche berücksichtigt.

Weil die Gasleitung entlang des südlichen Böschungsfußes der PA 56 (Lageplan 7.1, Blatt 4T) verlegt werden soll, wurde das Bauwerksverzeichnis unter Nr. 4.3 durch Roteintragung entsprechend ergänzt.

Auf die vorhandenen Telekommunikationsleitungen der **Telekom Deutschland GmbH** hat der 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 3.8.3.3).

Damit die notwendigen Anpassungsmaßnahmen rechtzeitig abgestimmt werden können, ist der Beginn der Bauarbeiten der Telekom Technik GmbH frühzeitig mitzuteilen (A 3.1.3).

Den Forderungen der **Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe** wird mit den Nebenbestimmungen A 3.1.4 und 3.8.3.4 wie folgt entsprochen:

Auf die vorhandenen Versorgungsleitungen der Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe hat der Vorhabenträger bei der Bauausführung Rücksicht zu nehmen. Ein ungehinderter Zugang zu bestehenden und neuen Leitungen muss jederzeit möglich sein.

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.

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Dimensionierung der Wasserleitung BWVNr. 4.4.1 unter Berücksichtigung einer ausreichenden Löschwasserversorgung der PWC-Anlage zu überprüfen und ggf. entsprechend anzupassen. Im Bereich der Querung der neuen Wasserleitung mit der Bundesstraße 12 ist ein Stahlschutzrohr vorzusehen.

Auf dem Grundstück der PWC-Anlagen ist in Abstimmung mit Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe vom Vorhabenträger ein Abgabeschacht mit Wasserzähleranlage zu erstellen. Die Löschwasserleitungen auf dem Grundstück der PWC-Anlagen wird der Vorhabenträger noch mit der Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe abstimmen.

Im Bereich der Kapelle St. Koloman kreuzt eine bestehende Wasserleitung DN 100 die B 512. Die Detailplanung der Leitungssicherung/-anpassung der in den Planunterlagen nicht dargestellten Leitung sowie die notwendigen Sicherungs- bzw. Umbaumaßnahmen der weiteren im Bauwerksverzeichnis genannten Wasserleitungen sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der Wasserversorgung Ruhstorfer Gruppe abzustimmen.

Den Forderungen der **Bayernwerk AG** in den beiden Schreiben vom 18.5.2016 wird mit den Nebenbestimmungen A 3.1.5 und 3.8.3.5 wie folgt entsprochen:

Auf die Stromanlagen der Bayernwerk AG hat der Vorhabenträger Rücksicht zu nehmen. Der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die Detailplanung der ggf. notwendigen Sicherungs- bzw. Umbaumaßnahmen ist mindestens 6 Monate vor Baubeginn mit dem Netzcenter Eggenfelden abzustimmen.

### 110-kV-Leitung Eggfing - Pocking

Die Stromleitung ist in den festgestellten Plänen lagerichtig eingezeichnet. Der Vorhabenträger hat die Leitungsschutzzone der 110-kV-Leitung von 30 m beidseits der Leitungssachse zu beachten. Eine nachrichtliche Darstellung der Schutzzone sowie die Angabe der Mastnummern im Lageplan ist nicht notwendig.

Im Kreuzungsbereich mit der A 94 sowie der PA 56 muss die Stromleitung umgebaut und die Maste 39, 40 und 41 müssen erhöht oder evtl. neu hergestellt werden. Neue oder zusätzliche Betroffenheiten privater oder öffentlicher Belange sind damit nicht verbunden. Werden Masten neu hergestellt, sind die bisherigen Masten vollständig zurückzubauen. Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten. Rechtzeitig vor Baubeginn sind für beide Kreuzungen vom Vorhabenträger Kreuzungshefte mit numerischen Abstandsnachweisen zu erstellen. Ein entsprechender Umbauvertrag ist abzuschließen. Die Genehmigung des Leitungs- und Mastumbaus erfolgt im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens.

Beim Baubetrieb sind das Sicherheitsmerkblatt und das Merkheft für Baufachleute zu beachten. Der Einsatz von Baukränen und größeren Baumaschinen sowie Geländeneuveränderungen innerhalb der Leitungsschutzzone ist mit der Bayernwerk AG rechtzeitig abzustimmen.

Abgrabungen innerhalb eines Radius von 10 m, gemessen ab Fundamentaußenkante der Strommaste, sind rechtzeitig mit der Bayernwerk AG abzustimmen. Erdungsanlagen im Bereich der Maste dürfen weder beschädigt, freigelegt noch selbständig verändert werden.

Pflanzmaßnahmen innerhalb der Leitungsschutzzone von beidseits 30 m sind mit der Bayernwerk AG im Detail abzustimmen. Es dürfen nur niedrig wachsende Sträucher gepflanzt werden. Außerhalb der Leitungsschutzzone dürfen Bäume nicht in die Schutzzone hineinragen oder hineinfallen.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass sie sich 4 Wochen vor Beginn der Bauarbeiten im Bereich der Stromanlagen mit der Bayernwerk AG in Verbindung setzen sollen.

### 20-kV-Freileitungen

Im Bereich der Freileitung BWVNr. 4.2.14 dürfen nur niedrig wachsende Bäume und Sträucher gepflanzt werden. Der Abstand zwischen den Leiterseilen und Bäumen darf auch bei größtem Durchhang und bei Ausschwingen der Leiterseile durch Windlast 2,50 m nicht unterschreiten.

In der Tekturplanung vom 10.3.2016 wurde unter BWVNr. 4.2.8 klargestellt, dass die frühere Freileitung inzwischen verkabelt ist.

Die Hinweise auf die inzwischen verkabelten Freileitungen BWVNr. 4.2.4 und 4.2.5 wurden durch Roteintragungen im Bauwerksverzeichnis berücksichtigt.

### erdverlegte Leitungen

Der Schutzbereich für Kabel von 0,5 m beidseits der Trassenachse ist vom Vorhabenträger zu beachten.



Die Leitungen sind in einem Abstand von 2,50 m zur Trassenachse von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern freizuhalten. Wird der Abstand unterschritten, sind in Abstimmung mit der Bayernwerk AG geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen.

Die Hinweise auf die bestehenden Einspeiseleitungen des Solarparks Pocking, des Solarparks Pocking II sowie des Solarparks Afham II wird der Vorhabenträger beachten und die Solarpark AG, die Solarpark Pocking II GmbH sowie die HDG Solar GmbH informieren bzw. das weitere Vorgehen rechtzeitig abstimmen.

Die Detailplanung der Leitungssicherung/-anpassung des 20-kV-Kabels (BWVNr. 4.2.11) hat der Vorhabenträger mit der Bayernwerk AG abzustimmen.

Bei Bau-km 28+750 der A 94 kreuzt ein 0,4-kV-Kabel die PA 58. Die Detailplanung der Leitungssicherung/-anpassung der in den festgestellten Planunterlagen nicht dargestellten Leitung ist rechtzeitig vor Baubeginn mit der Bayernwerk AG abzustimmen.

Auch die Detailplanungen der Stromversorgung der PWC-Anlage und des Stützpunktes der Autobahnmeisterei wird der Vorhabenträger mit der Bayernwerk AG abstimmen.

Im Bereich des Unterführungsbauwerkes K 227 (A 3) liegt ein 20-kV-Erdkabel. Die Detailplanung der Leitungssicherung/-anpassung der in den festgestellten Planunterlagen nicht dargestellten Leitung ist rechtzeitig vor Baubeginn mit der Bayernwerk AG abzustimmen.

Der Vorhabenträger wird darüber hinaus berücksichtigen, dass die Bayernwerk AG die Stromversorgung des Gewerbeparks Königswiese plant. Im Zuge der Ausführungsplanung sind die Planungen, soweit möglich, aufeinander abzustimmen.

Im Bauwerksverzeichnis der Planunterlagen zur Tekturplanung vom 10.3.2016 wurden die Angaben zum Eigentümer der Stromleitungen auf Bayernwerk AG korrigiert.

#### 3.4.9.2 Denkmalschutz

Nach Mitteilung des **Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege** berührt die Autobahntrasse nördlich von Pocking die Randbereiche von zwei bekannten Bodendenkmälern. Auch im Bereich der geplanten Ausgleichsmaßnahme A1 (Wüstung Ainsen, D-2-7645-0154) sowie des zum Ausbau vorgesehenen öFW FlNr. 315, Gemarkung Indling (BWVNr. 1.2.65), sind Bodendenkmäler bekannt. Ferner sind im Bereich der Autobahntrasse mehrere Verdachtsflächen aufgrund der Nähe zu weiteren bekannten Bodendenkmälern und aufgrund siedlungsgünstiger Lagen vorhanden.

Der Neubau der A 94 kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (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 des Vorhabens 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.

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

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten können die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabenträger 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 der Vorhabenträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

### Baudenkmäler

Die Kapelle St. Koloman liegt unmittelbar an der Bundesstraße 512, von der sie durch eine Stützmauer abgetrennt ist. Bei der künftigen Ausgestaltung und Höhenlage der Autobahn wird das unmittelbare Umfeld der Kapelle im Vergleich zur jetzigen Situation nicht wesentlich verändert. Die Gradienten der Autobahn muss für einen ausgewogenen Höhenverlauf um etwa 30 cm angehoben werden. Eine Grundinanspruchnahme aus FlNr. 423, Gemarkung Mittich, ist nicht vorgesehen, lediglich der an der Kapelle vorbeiführende öFW muss während der Baudurchführung vorübergehend in Anspruch genommen werden. Westlich der Kapelle wird der in Richtung A 3 bestehende öFW eingezogen und durch den Autobahndamm überbaut.

Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, im Rahmen der Detailplanung sowie bei der Umsetzung des Vorhabens Eingriffe in die Kapelle St. Koloman bzw. das

direkte Umfeld soweit wie möglich zu vermeiden und bei der Bauausführung in Abstimmung mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, der Gemeinde Neuhaus am Inn und der Katholischen Pfarrkirchenstiftung auf eine angemessene Gestaltung des Umfelds der Kapelle zu achten (A 3.9.2).

#### 3.4.9.3 Fischerei

Der Fischereiberechtigte im Ausbach wurde, wie vom **Bezirk Niederbayern - Fachberatung für Fischerei** - gefordert, im Anhörungsverfahren beteiligt. Einwände gegen das Planvorhaben wurden nicht erhoben.

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

Der Vorhabenträger hat vor Baubeginn eine verantwortliche ökologische Baubegleitung zu bestellen und diese der unteren Naturschutzbehörde zu benennen. Die ökologische Baubegleitung hat insbesondere auch auf die Durchführung der Maßnahmen an Gewässern zu achten (A 3.4.6).

Das verlegte Gewässerbett des Ausbaches ist so zu gestalten, dass die biologische Durchgängigkeit und die Lebensraumfunktionen gewährleistet sind. Im Bauwerksverzeichnis wurde unter Nr. 6.2.5 durch Roteintrag darauf hingewiesen, dass die Befestigung der Ufer mit Faschinen oder anderen biologischen Materialien zu erfolgen hat. Nur direkt unter der Autobahn erfolgt die Ufersicherung mit Steinwurf. Auf die Nebenbestimmungen A 3.3.2, 3.3.4 und 3.3.7 wird hingewiesen.

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 3.1.7).

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.

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).

Zu der Forderung des **Landesfischereiverbandes Bayern e. V.**, bei der Verlegung des Ausbaches die Uferbereiche möglichst nicht mit Blocksteinsatz zu befestigen darf auf die obigen Ausführungen verwiesen werden. Bei der Gewässerverlegung sowie der naturnahen Gestaltung der angrenzenden Aue (Gestaltungsmaßnahme G5) hat der Vorhabenträger insbesondere auch darauf zu achten, dass keine Fischfallen entstehen (A 3.3.7).

Mit der geplanten großflächigen Seitenentnahme im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes (Nassabbau von Kies mit Grundwasserfreilegung) und der Ausgleichsmaßnahme A13/CEF erfolgt auch die Anlage von flachen, stets wasserführenden Tümpeln. Die Autobahndirektion Südbayern wird in Abstimmung

mit dem Landesfischereiverband im Rahmen eines Monitorings überprüfen, ob sich in den entstehenden Flachgewässern auf natürliche Weise eine Fischfauna einstellt. Auf die Nebenbestimmungen unter A 4.3.3 wird hierzu verwiesen. Mögliche künftige Hege- und Pflegeverpflichtungen nach dem Fischereigesetz für Bayern sind durch den Vorhabenträger als Grundeigentümer zu erfüllen.

#### 3.4.9.4 Jagd

Die Errichtung von Wildschutzzäunen kann dem Straßenbaulastträger nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat aber im Anhörungsverfahren angekündigt, dass sie entlang der A 94 sowie in den Anschlussstellenbereichen und im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 Wildschutzzäune errichten wird, wenn die gemäß den Wildschutzzäunrichtlinien erforderliche Mindestwilddichte vorhanden ist.

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

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 des Vorhabens verzichtet werden muss und eine schonendere Trassierung oder Gestaltung des Vorhabens nicht vertretbar erscheint.

Zur Forderung der **unteren Jagdbehörde des Landratsamtes Passau** auf Errichtung eines Verkehrsschutzzaunes 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.

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 denen auch in den Abschnitten Malching - Kirchham und Kirchham - Pocking 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 Vernetzungssachse 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 Planfeststellungsabschnittes zwischen Malching und Kirchham liegen weniger günstige Bedingungen vor. Insbesondere ist ein solcher übergeordneter Verbund in Nord-Südrichtung zwischen Inntalleite und Innauen dort nicht vorhanden. In diesem 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.

Auch im 12,5 km langen Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) ist ein übergeordneter Verbund in Nord-Südrichtung nicht vorhanden. Insbesondere die Stadt Pocking mit einer West-Ostausdehnung der Wohn- und Gewerbeflächen von über 3,5 km, die teilweise hoch belasteten Straßen sowie der eingezäunte 30 ha große Solarpark im Bereich des früheren Standortübungsplatzes stellen erhebliche Barrieren in Bezug auf Tierwanderstrecken dar. Die Bereiche der geplanten Westumfahrung Pocking mit der Anschlussstelle PA 58 an die Autobahn, sowie der Anschlussstelle B 12/B 388 und des Autobahnkreuzes A 3/A 94 können als Grünbrückenstandorte ausgeschlossen werden.

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) sind nach den Planunterlagen im Zuge der A 94 mehrere Überführungs- sowie Unterführungsbauwerke vorgesehen. Insbesondere die 50 m breite Unterführung des Ausbaches bei Bau-km 35+077 trägt erheblich zur Minimierung der Trennwirkung und zur Sicherstellung der ökologischen Austauschbeziehungen in diesem Bereich bei. Auch das Überführungsbauwerk K 28/1 im Zuge eines öFW bei Bau-km 28+556, das beidseitig 4 m breite Pflanzstreifen als Fledermaus-Querungshilfe erhält, ist bedingt auch für Rehe als Querungshilfe geeignet.

Die geforderte zusätzliche Querungsmöglichkeit der A 94 bei Bau-km 27+800 in Form einer Grünbrücke kann vom Vorhabenträger insbesondere wegen der im Norden fehlenden Anbindung an geeignete Lebensraumstrukturen mit übergeordneter Biotopverbundfunktion und auch aus Kostengründen nicht verlangt werden. Eine Wildbrücke wäre an dieser Stelle auch mit den speziellen Erfordernissen der Ausgleichsmaßnahme A13/CEF nicht in Einklang zu bringen.

Das gilt auch für die geforderte Verlegung der "Fledermausbrücke" (BW K28/1) weiter nach Westen auf Höhe der Geländelücke zwischen den zwei Solarparks. Dieses Bauwerk mit Querungsmöglichkeit für Fledermäuse muss im Bereich der

Waldflächen im östlichen Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes situiert werden, um dort für strukturgebunden fliegende Fledermausarten entlang dieser Gehölz-Leitlinie wirksam zu sein.

Auch die geforderten Durchlässe (alle 200 - 300 m) im Bereich PA 57, AS B 12/ B 388 und Autobahnkreuz als Querungshilfe für Kleintiere können aus den genannten Gründen vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Nach den festgestellten Planunterlagen (1. Tektur vom 10.3.2016) ist eine generelle Beschränkung der Jagdausübung auf einzelnen Flächen nicht vorgesehen. Für die Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sind aber besondere Regelungen geplant (Unterlage 12.1T, Anhang Kap. 4.2, Maßnahmenformblatt A13/CEF). Danach soll zur Erreichung der naturschutzfachlichen Entwicklungsziele sowie zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch jagdliche Handlungen im Bereich der Kiebitz-Ausgleichsfläche, über Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger als Grundeigentümer und dem Jagdpächter/den Jagdberechtigten sichergestellt werden, dass keine Fütterungsstellen angelegt und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers errichtet werden.

Jagdliche Einschränkungen erfolgen in dem Zeitraum März bis Juli. In dieser Zeit ist auf der Maßnahmenfläche A13/CEF (in Rücksprache mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde) nur die gezielte Prädatorenbekämpfung im Hinblick auf Wiesenbrüter zulässig. Beutegreifer sind damit auf der Maßnahmenfläche nicht von der Jagd ausgenommen.

Es ist nicht geplant, auf der Maßnahmenfläche A13/CEF Wege anzulegen. Die Fläche wird mit einem fuchsdichten Elektrozaun hauptsächlich entlang der Außengrenze eingezäunt, so dass auch für Erholungssuchende ein Betretungshindernis gegeben ist.

Soweit die Funktionsfähigkeit des geplanten Elektrozaunes hinsichtlich der Schutzwirkung bezweifelt wird, ist anzumerken, dass die Erfahrungen von bestehenden Wiesenbrüter-Ausgleichsflächen (z. B. im Mettenbacher oder Freisinger Moos) zeigen, dass eine Zäunung dieser Flächen sehr effektiv bezüglich der Abwehr von bodengebundenen Prädatoren ist.

Der Landverbrauch kann nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weiter verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Würde man, wie gefordert, stattdessen die Ausgleichsmaßnahmen entlang der gesamten Autobahntrasse auf viele unwirtschaftliche Restflächen verteilen, müssten insgesamt erheblich mehr Flächen in Anspruch genommen werden, weil trassennahe Flächen u. a. wegen der Abnahme der Habitatsignung insbesondere für den Kiebitz nur bedingt geeignet und deshalb auch nur teilweise anrechenbar wären.

#### 3.4.9.5 Wald

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

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

Durch das Planvorhaben gehen 9,52 ha Waldflächen und waldähnliche Bestände überwiegend im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes für die Seitenentnahme von Kies und die Anlage der vorgezogenen Kiebitz-Ausgleichsfläche A13/CEF sowie bei Oberindling für 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 A1/CEF, A2, A5, A7, A10, A14/CEF und der Waldersatzmaßnahmen W1 und W2 sowie durch eine Waldmantelvorpflanzung im Bereich der Arbeitsstreifen werden auf insgesamt 9,53 ha Fläche naturnahe Waldbestände neu gegründet, die als Wald gemäß Art. 2 BayWaldG gewertet werden.

Bei der weiteren Detailplanung der Ausgleichspflanzungen sowie zu deren Pflege ist das **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut** zu beteiligen. Hierzu sind entsprechende Planunterlagen zu übermitteln. Der Beginn und das Ende der Pflanz- und Pflegearbeiten sind anzuzeigen. Eine gemeinsame Abnahme sowie eine Kontrolle der Entwicklung und Berichterstattung hat der Vorhabenträger zugesagt (Nebenbestimmung A 3.8.2).

Eine ordnungsgemäße Erschließung der betroffenen Waldgrundstücke hat der Vorhabenträger in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern sicherzustellen (A 3.7.3).

Von der **Schutzgemeinschaft Deutscher Wald** wurden keine Einwände vorgetragen.

#### 3.4.9.6 Andere Straßenbaulastträger

Wie vom **Landkreis Passau** im Anhörungsverfahren angesprochen, sind für den unter BWVNr. 1.2.11 beschriebenen Bereich der Kreisstraße PA 58 nach Fertigstellung der geplanten Verlegung der Kreisstraße (im vorliegenden Planfeststellungsantrag für die A 94 nur nachrichtlich enthalten) die Angaben hinsichtlich der künftigen Eigentümer zu gegebener Zeit zu aktualisieren.

Das Bauwerksverzeichnis wurde, wie gefordert, unter Nr. 1.1.28 und Nr. 1.2.10, Spalte 4 durch Roteintrag korrigiert bzw. ergänzt.

Der Vorhabenträger, der Landkreis Passau, die Stadt Pocking und die Gemeinde Neuhaus a. Inn haben zur Forderung nach Errichtung eines Geh- und Radweges von Bau-km 1+200 bis 1+835 entlang der künftigen Kreisstraße BWVNr. 1.1.11 folgendes vereinbart:

Die herausgehobene Bedeutung der Radwegverbindung in diesem Straßenabschnitt (Rottalradweg) wird vom Vorhabenträger anerkannt. Nach der Tekturplanung vom 10.03.2016 ist die künftige Führung der Radwegeverbindung über die Gemeindeverbindungsstraße BWVNr. 1.1.14 geplant. Damit eine adäquate Radwegführung

erreicht wird, wird die Autobahndirektion den Ausbau des öFW FlNr. 408, Gemarkung Mittich, (BWVNr. 1.2.77) bis zum vorhandenen Kreuzungsbauwerk unter der B 512 bei Bau-km 38+865 um ca. 370 m verlängern und auch die Fahrbahn im Bereich der Unterführung erneuern. Wenn sich bis zur Bauausführung im Rahmen der weiteren Detailplanung herausstellt, dass eine Radwegführung unmittelbar entlang der künftigen Kreisstraße verkehrlich günstiger ist und für den Bau des Geh- und Radweges kein zusätzlicher Grunderwerb notwendig ist, wird die Autobahndirektion anstelle des zugesagten Ausbaus des öFW BWVNr. 1.2.77 einen ca. 2,50 m breiten Geh- und Radweg entlang der Kreisstraße errichten. Die Zusage ist unter A 3.9.6 festgehalten.

Die Kosten für die neu zu bauende Kreisverkehrsanlage BWVNr. 1.1.12 werden gemäß Bauwerksverzeichnis durch die Bundesrepublik Deutschland getragen.

Nicht entschieden werden kann im Planfeststellungsverfahren über möglicherweise notwendige Instandsetzungsmaßnahmen an abzustufenden/aufzustufenden Straßen. Insoweit gibt die Rechtslage (§ 6 Abs. 1a FStrG/Art. 9 Abs. 4 BayStrWG) unmittelbar bestimmte Gewährleistungsansprüche gegen den jetzigen Straßenbaulastträger.

Das Staatliche Bauamt Passau hat bereits im Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt Malching - Kirchham 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 (C 3.7).

Weil für den Ausbau der Kreisstraße PA 56 im Bereich von Niederindling eine konkrete Planung des Landkreises Passau vorliegt, werden die baulichen Änderungen am geplanten Ausbauende der Kreisstraße beim Bau der A 94 berücksichtigt. Die Autobahndirektion wird das östliche Bauende des Anpassungsbereiches der Kreisstraße PA 56 in Abstimmung mit dem Landkreis Passau festlegen und hierüber mit dem Landkreis Passau und der Stadt Pocking (Baulastträger des straßenbegleitenden Geh- und Radwegs) eine Vereinbarung schließen (A 3.9.7).

Bei der Anpassung der PA 57 (BWVNr. 1.2.13) wird der Vorhabenträger auf die Freihaltung ausreichend bemessener Sichtflächen achten und dem Landkreis nach Baufertigstellung Bestandsunterlagen der Straßenentwässerung übergeben (A 3.9.8).

Mit dem Neubau der A 94 wird der Verkehr auf der Bundesstraße 12 auch im Kreuzungsbereich B 388/B 12 bei Rottau stark abnehmen. Weil der Kreuzungsbereich durch das Planvorhaben in Bezug auf Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit nicht nachteilig verändert wird, kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Autobahnneubau ein Umbau der höhenfreien Kreuzung B 388/B 12/PA 57 bei Rottau nicht verlangt werden.

Im Bereich der Unterführung der Kreisstraße PA 57 (BWVNr. 2.1.11) ist wegen der geringen Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße von 1.200 Kfz/Tag (Prognosejahr 2030) ein getrennter straßenbegleitender Geh- und Radweg nicht erforderlich und kann deshalb vom Vorhaben nicht verlangt werden. Eine spätere Nachrüstung im



Bauwerksbereich wäre aber ohne großen Aufwand möglich, weil nach den Planunterlagen für das Unterführungsbauwerk zur Sicherstellung ausreichender Sichtverhältnisse eine lichte Weite von 16,85 m vorgesehen ist.

Nach den festgestellten Planunterlagen ist vorgesehen, dass der Landkreis Passau als Straßenbaulastträger der Kreisstraße PA 57 den Unterhalt der Ausgleichsfläche A8 entlang der Kreisstraße übernimmt. Zwischen der Autobahndirektion und dem Landkreis Passau wird eine Vereinbarung geschlossen, in der auch die Kostentragung der Unterhaltung der Ausgleichsfläche geregelt wird.

Die Autobahndirektion hat die Ausführungsplanung im Bereich der (ggf. erforderlichen) Übergangsstelle in die bestehende Bundesstraße 12 am Beginn der Planfeststellungsstrecke sowie in die B 512 am Ende der Planfeststellung bei Mittich einvernehmlich mit dem **Staatlichen Bauamt Passau** abzustimmen. Im Bereich der Übergangsstelle am Planfeststellungsbeginn sind bei den Anbindungen der B 12 Querneigungswechsel in abflussschwachen Bereichen zu vermeiden.

Nach Abschluss der Bauarbeiten sind dem Staatlichen Bauamt die Angaben zu den Abschnittsnummern und Stationen in digitaler Form zu übergeben (3.2.9).

Eine Bepflanzung der Mittelinsel des Kreisverkehrs mit Bäumen ist nicht geplant.

### **3.5 Private Einwendungen**

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

3.5.1.1 Flächenverlust

Für das Planvorhaben werden insgesamt rund 118 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch die Autobahnbaumaßnahme 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. Bei Ausgleichsmaßnahmen wurden die betrieblichen Auswirkungen (nur) dem Interesse am Ausgleich bzw. der Kompensation gegenübergestellt und nicht dem Interesse am gesamten Straßenbau. Der Vorhabenträger hat insoweit nachgewiesen, dass diese Naturschutzmaßnahmen notwendig sind und dargelegt, dass trotz entsprechender Bemühungen um vorrangig heranzuziehende Flächen der öffentlichen Hand oder mangels anderer geeigneter Flächen Privater gerade die Inanspruchnahme dieser Flächen der Betriebe erforderlich und verhältnismäßig ist (siehe insbesondere die Änderungen von A11 zu A13/CEF).

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, stellt keine gesicherte 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).

Die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist danach zu beurteilen, ob der Betrieb außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Landwirt und seine Familie auch entsprechende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen erwirtschaften kann (BVerwG Urteil v. 31.10.1990 - 4 C 25.90). Bei der Beurteilung der Existenzgefährdung werden der unmittelbare Verlust bewirtschafteter Flächen, aber auch mittelbare Beeinträchtigungen der betrieblichen Entwicklungs- und Ertragsfähigkeit des Betriebes berücksichtigt (z. B. Zerschneidung von Flächen und erforderlich werdende Um- und Mehrwege oder Verlust von Dungeinheiten).

In Sachverständigengutachten wird in der Regel nach der Erfassung der betrieblichen Ausgangssituation zur Feststellung der wirtschaftlichen Auswirkungen des Eingriffes zunächst die Existenzfähigkeit des Betriebes vor dem Landentzug geprüft. Ergibt sich, dass der Landwirtschaftsbetrieb vor dem Eingriff existenzfähig ist, erfolgt die Prüfung der Existenzfähigkeit des Betriebes nach dem Landentzug. Bei einem Haupterwerbsbetrieb erfolgt die Prüfung der Existenzfähigkeit im Hinblick auf ein ausreichendes Einkommen und eine ausreichende Kapitalbildung. Dem gegenüber ist diese Prüfung bei einem Nebenerwerbsbetrieb nicht möglich, da hier außerlandwirtschaftliche Einkommen das Ergebnis beeinflussen. Daher kann bei einem Nebenerwerbsbetrieb die Prüfung der Faktorentlohnung anzuwenden sein.

Bei einem Abtretungsverlust von weniger als 5 % der Eigentumsflächen oder langfristig gesicherten Pachtflächen eines gesunden landwirtschaftlichen Betriebs kann die Planfeststellungsbehörde regelmäßig (Ausnahme Sonderkulturen) auch ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung oder -vernichtung nicht eintritt (vgl. BVerwG Urteil vom 14.04.2010 - 9 A 13/08; BayVGH Urteil vom 24.05.2005 - 8 N 04.3219). Diese 5 %-Grenze ist auch dann eingehalten, wenn die Abtretungsverluste durch geeignete und vertretbare Angebote von Ersatzland unter dieser Grenze gehalten werden. Unter Berücksichtigung der Entscheidung des BVerwG v. 09.11.2017 wurde bei den Nebenerwerbsbetrieben die Existenzfähigkeit des Betriebs als (erhebliche) Einkommensquelle unabhängig von den Einkünften des Betriebsinhabers, die nicht dem Betrieb zuzurechnen sind, betrachtet (BVerwG Urteil v. 09.11.2017 - 3 A 3.15; BayVGH v. 30.10.2007 - 8 A 06.40026).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf landwirtschaftliche Betriebe wurden in 24 Fällen sachverständig untersucht. Bei Betrieben, die bereits ohne den Eingriff nicht lebensfähig sind, scheidet eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig aus. Nicht berücksichtigt werden können zukünftige Betriebsentwicklungen, die noch nicht konkretisiert sind und sich im Wege der Prognose nicht hinreichend sicher abschätzen lassen. Die Planfeststellungsbehörde hat aber eine besondere Art der Betriebsführung zu beachten, wenn diese dem Betriebsinhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine gesicherte Existenzgrundlage

bietet, die seinen (möglicherweise bescheidenen) Lebensansprüchen genügt, weil er ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien - wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - schlicht „von seiner Hände Arbeit“ leben kann. Auch eine solche eingeschränkte Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist ein zu berücksichtigender Belang (BVerwG Urteil v. 14.04.2010 - 9 A 13/08; BayVGH Urteil v. 24.11.2010 - 8 A 10.40024; OVG Münster Urteil v. 13.04.2011 - 11 D 37/10.AK).

In sechs Fällen wurde gutachtlich festgestellt, dass die geplante Flächeninanspruchnahme zu einer Existenzgefährdung führen wird. Als Entnahme für die Lebenshaltungskosten wurden gutachtlich 30.000 Euro/Jahr für durchschnittliche Verhältnisse angesetzt. Für die notwendige Eigenkapitalbildung wurden nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen 5.000 Euro angesetzt. Die Gutachter sind methodisch entsprechend der einschlägigen Rechtsprechung und anerkannten betriebswirtschaftlichen Grundsätzen vorgegangen und haben betriebspezifische Verhältnisse berücksichtigt. Dies ist nicht zu beanstanden.

Im Ergebnis hat auch die Rechtsprechung die Bewertungsmaßstäbe von Betriebsgewinn, Eigenkapitalbildung und ggf. Faktorentlohnung als grundsätzlich geeignet bestätigt (s. vorstehend). Zu den gutachtlichen Ansätzen gab es verschiedene Einwendungen. Eingewandt wurde u. a., dass nicht für alle Betriebe pauschal der gleiche Ansatz für die Lebenshaltung und die Eigenkapitalbildung erfolgen könne und die Ansätze zu niedrig wären.

Der gutachtliche Ansatz für die Lebenshaltungskosten von 30.000 Euro/Jahr geht zurück auf Erhebungen und Auswertungen durch die Landesanstalt für Landwirtschaft in Bayern. Im Wirtschaftsjahr 2009/2010 wurden die Lebenshaltungs- und Haushaltsaufwendungen in 33 landwirtschaftlichen Haushalten ausgewertet. Beim Durchschnittshaushalt der landwirtschaftlichen Familie, die in diesen Haushalten durchschnittlich 4,7 Personen umfasst, belaufen sich die Lebenshaltungs- und Haushaltskosten auf 42.187 Euro. Für das Jahr 2006/2007 waren 76 Haushalte mit durchschnittlich 3,1 Personen ausgewertet worden. In diesem Zeitraum beliefen sich die Lebenshaltungs- und Haushaltskosten für solche Haushalte auf 27.105 Euro/Haushalt und Jahr. Der Lebenshaltungsstandard der ausgewerteten Haushalte neigt nach den gutachtlichen Angaben zu „gehoben“. Der gutachtliche Ansatz für die mindestens notwendige Eigenkapitalbildung von 5.000 Euro im Jahr geht zurück auf ein Urteil des BayVGH vom 10.11.1998 (Az 8 A 96.40115).

Nach einigen Entscheidungen des BayVGH dürfte bereits ab einem Jahresgewinn von 25.000 € ein existenzfähiger Betrieb vorliegen können (vgl. BayVGH Urteil vom 30.10.2007 - 8 A 06.40024). Im Urteil vom 30.09.2009 ist der BayVGH davon ausgegangen, dass bei einer Eigenkapitalbildung von 7.500 Euro ein existenzfähiger Betrieb vorliegt (BayVGH Urteil v. 30.09.2009 - 8 A 05.40050; allgemein s. auch BayVGH Urteil v. 24.11.2010 - 8 A 10.40023 u. BayVGH Beschluss v. 16.10.2017 - 8 ZB 16.154). Die Bewertung der Existenzfähigkeit erfolgt grundsätzlich zunächst anhand von objektiven Kriterien und im Wesentlichen abstrakt. Allerdings darf die Planfeststellungsbehörde auch nicht die Augen vor individuellen Besonderheiten des Betriebes verschließen (vgl. BVerwG Urteil v. 14.04.2010 - 9 A 13/08). So können betriebswirtschaftliche Kategorien wie die Eigenkapitalbildung bei einem kleinen landwirtschaftlichen Betrieb keine oder eine nur untergeordnete Rolle spielen (vgl. BVerwG Urteil v. 14.04.2010 - 9 A 13/08).

Es handelt sich bei den gutachtlichen Ansätzen für die Lebenshaltungskosten von 30.000 Euro und der Eigenkapitalbildung von 5.000 Euro um objektivierte Ausgangswerte nach betriebswirtschaftlichen Erkenntnissen auf der Grundlage allgemeiner Auswertungen. Dies ist nicht zu beanstanden. Aber selbst wenn man die Ansätze für die Lebenshaltungskosten und Kapitalbildung bei den untersuchten Betrieben mit einer gewissen Schwankungsbreite (von ca. 15 % bis 20%) betrachtet, und in dem zutreffenden Fall eine Existenzgefährdung anders beurteilen würde, müsste hier auf das Planvorhaben nicht verzichtet werden, weil das öffentliche Interesse am Straßenbauvorhaben so groß ist, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt. Auf die Ausführungen bei den einzelnen Einwendern wird verwiesen.

Der Vorhabenträger hat nachgewiesen, dass er bereits Ersatzland im Eigentum hat, das für von dieser Maßnahme betroffene Betriebe zur Verfügung steht. Ersatzlandzusagen für einzelne Betriebe liegen vor (A 6.1). Damit können jedenfalls den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben und aller Voraussicht nach auch darüber hinausgehend weiteren betroffenen Betrieben geeignete und in zumutbarer Entfernung liegende Ersatzflächen zur Verfügung gestellt werden, die eine Existenzgefährdung abwenden bzw. die Betroffenheit der Betriebe deutlich mildern.

Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus, so wie er beantragt ist, den betrieblichen Belangen und dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung landwirtschaftlicher Nutzflächen und landwirtschaftlicher Betriebe vorgehen.

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

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

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

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

#### 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.

Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat aber im Rahmen der planerischen Abwägung erhebliche Bedeutung. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden. Zeichnet sich hingegen ohne eine Landabfindung letztlich eine Existenzgefährdung oder gar -vernichtung als eine reale Möglichkeit ab, so ist dies als zu beachtender privater Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung einstellen. Ist in einem derartigen Fall die Frage der Existenzgefährdung/-vernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung jedoch ausschlaggebend, ist zu klären, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen abschließenden Klärung bedarf es allerdings nicht,

wenn die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände zu dem Ergebnis kommt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis der Existenzgefährdung oder gar -vernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG Urteil v. 14.04.2010 - 9 A 13/08; BVerwG Urteil v. 06.04.2017 - 4 A 2.16).

#### 3.5.1.2.3 Umwege

Bei der Planung der A 94 und der Folgemaßnahmen 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.

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 vom Vorhabenträger.

#### 3.5.1.2.5 Wertminderung

Ermöglicht ein Planfeststellungsbeschluss den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum durch Entzug oder Teilentzug dieser Rechtsposition, bildet er also die Grundlage für eine Enteignung, so ist die Regelung der damit verbundenen Entschädigungsfragen dem von der Planfeststellung gesonderten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten. Wirkt eine Planung demgegenüber nur mittelbar - ohne Grundstücksinanspruchnahme - durch die mit ihr verbundene Situationsveränderung in der Umgebung des Planvorhabens auf Rechtspositionen Dritter ein, hat die Planfeststellungsbehörde dem Grunde nach schon im Planfeststellungsbeschluss über Entschädigungsansprüche zu entscheiden (BVerwG Urteil v. 07.07.2004, 9 A 21/03).

Wird durch einen Planfeststellungsbeschluss der unmittelbare Zugriff auf ein Teilgrundstück ermöglicht, so ist über eine Entschädigung für die Folgewirkungen dieses Zugriffs auf das Restgrundstück - anders als über den Ausgleich für mittelbare planungsbedingte Grundstücksbeeinträchtigungen - nicht im Planfeststellungs-, sondern im nachfolgenden Enteignungsverfahren zu entscheiden. Das gilt auch für die Frage, ob dem Enteignungsbetroffenen wegen derartiger Folgewirkungen ein Anspruch auf Übernahme des Restgrundstücks zusteht (BVerwG Urteil v. 07.07.2004 - 9 A 21/03). Soweit im Einzelnen eine Entschädigung für Wertminderungen von Anwesen wegen der Nähe zur neuen Straße oder befürchteter Immissionen (Lärm, Schadstoffe) geltend gemacht wird und keine Grundabtretung aus dem Haus-/Hofgrundstück erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde zuständig.

Die Vorschrift des Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG eröffnet genau wie § 42 Abs. 2 BImSchG keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planungsvorhaben auslöst.

So werden Wertminderungen allein durch Lagenachteile des Grundstücks von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht erfasst. Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden. Art. 14 GG schützt weder vor einer Minderung der Wirtschaftlichkeit noch bietet er Gewähr dafür, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums ausnutzen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1999, in juris Rn. 14). Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i. S. d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf eine bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen, wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Welcher Wertschätzung sich ein Grundstück erfreut, bestimmt sich nicht nach starren unwandelbaren Regeln. Der Verkehrswert wird durch zahlreiche Umstände beeinflusst, die je nach der vorherrschenden Verkehrsauffassung positiv oder negativ zu Buche schlagen. Die Auswirkungen eines Planvorhabens kommen in der Gesamtbilanz lediglich als einer der insoweit

maßgeblichen Faktoren zur Geltung. Welches Gewicht der Grundstücksmarkt ihnen beimisst, liegt außerhalb der Einflusssphäre des Planungsträgers (vgl. BVerwG Urteil v. 16.03.2006 - 4 A 1075/04).

Ansprüche auf Entschädigung bzw. Übernahme wegen befürchteter Wertminderungen sind, soweit diese bei nur mittelbar Betroffenen, d. h. ohne Grundinanspruchnahme, in die Entscheidungskompetenz der Planfeststellungsbehörde fallen, nicht begründet.

Unabhängig davon sind mögliche planbedingte Auswirkungen auf den Wert von Immobilien jedoch als private Belange im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen (vgl. BVerwG Urteil v. 24.05.1996 - 4 A 39.95).

Die befürchteten Wertminderungen wurden nicht substantiiert dargelegt. Der Bau oder das Heranrücken einer Straße führen nicht zwangsläufig zu einem Wertverlust der angrenzenden Grundstücke. Aber auch wenn solche Wertminderungen tatsächlich eintreten, halten wir das öffentliche Interesse am Bau der Autobahn A 94 dennoch für überwiegend. Ein so massiver Wertverlust, der die Realisierung des Vorhabens in Frage stellen würde, ist weder vorgetragen noch ersichtlich.

#### 3.5.1.2.6 Vertretungskosten

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

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

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

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



### 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:

Zur **Planrechtfertigung** für das Straßenbauvorhaben ist festzustellen, dass der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (3.4.2) ist.

Der aktuell gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016, BGBl. I S. 3354) sieht für die Gesamtstrecke der A 94 zwischen München und Pocking (A 3) „Vordringlichen Bedarf“ vor.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwände hat der Vorhabenträger die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 geändert bzw. ergänzt (Tekturplanung vom 10.3.2016). Durch Verzicht auf die Seitenentnahme bei Prenzing (SE 1) und Ersatz durch die neue Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie durch Verzicht auf die ursprünglich geplante Ausgleichsfläche A11 im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz kann die Inanspruchnahme von etwa 66 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden werden.

Zum Einwand der **Existenzgefährdung** darf auf die vorstehenden Erläuterungen unter 3.5.1.1 sowie die jeweiligen Ausführungen bei den einzelnen Mandanten verwiesen werden. Ergänzend wird zu den in der Erörterung bzw. in weiteren Schriftsätzen (Schreiben vom 3.7., 11.8. und 6.9.2017) eingewandten Punkten Folgendes festgestellt:

Soweit eingewandt wird, dass in den Gutachten bei den einzelnen Betrieben nicht auf die zu erbringenden Altenteilerleistungen eingegangen worden sei, haben die Gutachter mitgeteilt, dass mögliche notwendige Altenteilerleistungen in den angesetzten durchschnittlichen Lebenshaltungskosten für eine landwirtschaftliche Betriebsleiterfamilie bereits enthalten sind.

Erhöhte Kosten bei der Bewirtschaftung durch Schlagdeformation und Mehrwege wurden in der betriebswirtschaftlichen Betrachtung der Betriebe nach dem Flächenentzug bereits dadurch berücksichtigt, dass der Maschinenunterhalt, die Maschinenabschreibungen und die Treib- und Schmierstoffkosten auf dem Niveau der Betriebe, wie es vor dem Flächenentzug vorlag, belassen wurde.

Unwirtschaftliche Restflächen wurden in die Beurteilung mit einbezogen.

Die Betriebsausgaben für Pachten hat das Gutachterteam gemäß den ausgewerteten Unterlagen der Betriebe aus den letzten Jahren berücksichtigt. Eine rein spekulative zukünftige Entwicklung des Pachtpreisniveaus ist nicht belegbar, beträfe auch nicht von der Baumaßnahme betroffene Landwirte und konnte daher in die Gutachten keinen Eingang finden.

Hinsichtlich des Einwands zu den (teilweise) verpachteten Betrieben ist festzustellen, dass es Eigentümern, die ihre Grundstücke nicht selbst bewirtschaften,

grundsätzlich bereits an einem existenzfähigen Betrieb fehlt. Die Folgen einer möglichen Wiederaufnahme des Betriebs hat das VG Regensburg in der zitierten Entscheidung vom 17.04.2014 (RO 2 K 13.1745) nicht abschließend beurteilt. Ist ein Betrieb nur vorübergehend verpachtet (z. B. aus alters- oder krankheitsbedingten Gründen) und eine Wiederaufnahme durch einen Hofnachfolger (konkret) geplant, spricht nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde Einiges dafür, auch beim Verpächter - zumindest hilfsweise - die Frage der Existenzfähigkeit des Betriebs zu prüfen. Auf die Ausführungen unter den Einzeleinwendungen wird insofern verwiesen.

Hinsichtlich der Einkünfte aus Vermietung von Fremdenzimmern wurde eingewandt, dass diese als „mitgezogene Nutzung“ in die landwirtschaftlichen Einkünfte des Betriebs einzubeziehen seien. Gutachtlich wurden die Einkünfte aus Gästebewerbergung als sonstige landwirtschaftliche Einkünfte aufgeführt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Ermittlung der Einkünfte nicht zu beanstanden. Auf die Ausführungen unter den jeweiligen Einzeleinwendungen wird verwiesen.

Auch die Betroffenheit der im Nebenerwerb geführten Betriebe wird mit dem entsprechenden Gewicht in die Abwägung der agrarstrukturellen und einzelbetrieblichen Belange eingestellt. Es wird weder verkannt, dass Nebenerwerbsbetriebe ein wichtiger Bestandteil der Agrarstruktur sind, noch dass auch individuelle Besonderheiten wie etwa Struktur und Arbeitsweise des Betriebs -wenn auch bedingt- berücksichtigungsfähig sind.

In mehreren Gutachten zur Existenzgefährdung kommt man unter Zugrundelegung der zum Stichtag 1.2.2017 gültigen Düngeverordnung zum Ergebnis, dass die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes gefährdet ist. Der Vorhabenträger wird diesen Betrieben eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete und ausreichend große Ersatzfläche anbieten (A 6.1). Nach Überprüfung (Schreiben vom 14.2.2018) durch das Gutachtertteam ist bei Berücksichtigung der zwischenzeitlich am 2.6.2017 in Kraft getretenen neuen Düngeverordnung bei keinem weiteren Betrieb durch den vorgesehenen Flächenentzug von einer Existenzgefährdung auszugehen.

Das Gutachtertteam kommt auch zum Ergebnis, dass für keinen der Betriebe infolge der Flächenabgabe eine steuerrechtliche Einstufung des landwirtschaftlichen Betriebes als Gewerbebetrieb zu befürchten ist.

Die beantragte verbindliche Zuteilung von **Ersatzland** im Planfeststellungsbeschluss ist gesetzlich nicht vorgesehen, sondern Sache des folgenden Entschädigungsverfahrens. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann (A 6.1). Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

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 Autobahn die betrieblichen Belange. Für die am stärksten betroffenen Betriebe liegen bereits Ersatzlandzusagen vor. Auf die Ausführungen unter 3.5.1.2.2 wird verwiesen.

Zu den Forderungen, die **Unwirtschaftlichkeit der Restflächen** bereits im Planfeststellungsverfahren verbindlich festzustellen sowie den Vorhabenträger mittels Auflage zu verpflichten, diese Flächen gegen angemessene Entschädigung zu übernehmen, wird 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. Der Vorhabenträger hat für verschiedene Flächen die Übernahme verbindlich zugesagt.

Die Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht, wie gefordert, durch eine verstärkt auf die Belange der Landwirtschaft zugeschnittene Feintrassierung vermeiden oder weiter 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 sowie nachfolgend bei den einzelnen Einwendern genannten Gründen aus.

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

- Anknüpfungen an den Autobahnabschnitt Malching - Kirchham bei Pfaffenhof sowie Verknüpfung mit der A 3 nordöstlich der Stadt Pocking unter Einbeziehung der B 12 und der B 512
- vorhandene Bebauung in der Stadt Pocking und in den Ortsteilen Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing, Edt, Spitzöd, Wolfing, Prenzing, Pimshof, Schlupfing, Oberindling, Niederindling, Bruckhof und Königswiese sowie in der Gemeinde Neuhaus am Inn in den Ortsteilen Kasöd, Sieghartsmühle, Afham und Mittich
- Kurort Bad Füssing mit den vorhanden Beherbergungs- und Kurbetrieben
- Siedlungsentwicklung im Bereich Pocking
- Kreuzungen mit der Staatsstraße 2117, den Kreisstraßen PA 56, PA 57, PA 58 und PA 65, den Gemeindeverbindungsstraßen Haidzinger Straße, Pfaffing - Wollham, Spitzöderweg, Prenzinger Straße, Afhamer Straße, Gewerbepark Königswiese - B 12, Scheibenlandstraße, „Zufahrt zur B 12“, Goder - Wehrhäuser, Gewerbepark - Afham und dem öffentlichen Feld- und Waldweg Geiselbergerweg im Bereich des Ausbaches
- Anbindungen an die Autobahn (Anschlussstellen PA 58 und B 12/B 388)
- Überschwemmungsgebiete von Rott und Inn
- Fließgewässer Ausbach
- Grundwasserstand im Bereich der Pockinger Heide
- landwirtschaftliche Strukturen

- ökologisch wertvolle Bereiche, insbesondere das biotopreiche Gebiet der „Königswiese“
- Solarpark im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking
- ehemalige Mülldeponie Pfaffenhof

Die Linienführung der Planfeststellungstrasse orientiert sich an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse. Im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking am Beginn der Planfeststellung hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Weil die Plantrasse im Vergleich zur Wahllinie der Raumordnung -die zwar auf längere Strecke unmittelbar entlang der B 12 verlaufen würde, dabei aber 700 m in Richtung Pocking ausschwenkt- auch deutlich kürzer ist, kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden.

Ein insbesondere für eine Optimierung des Lärmschutzes von Bad Füssing sowie ein mögliches Abrücken der PWC-Anlage von Pfaffenhof geforderter Tausch der nördlich der A 94 geplanten 42 ha großen Kiebitz-Ausgleichsfläche A13/CEF mit den etwa 34 ha großen naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen A1/CEF und A5 südlich der Solaranlagen für den Planfeststellungsabschnitt Malching - Kirchham („Stocker-Variante“) kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden, weil die Fläche südlich der A 94 zu klein ist um die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Kiebitz-Population auf der Pockinger Heide kompensieren zu können. Auch die notwendigen Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit der Fläche könnten nicht ausreichend erreicht werden. Die naturschutzfachlichen Eingriffe durch Abgrabungen wären im Vergleich zur Planlösung erheblich stärker und auch Bodendenkmäler wären betroffen. Anzumerken ist auch, dass der Abschnitt Malching - Kirchham seit Juli 2016 in Bau ist und die planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen (Beschluss vom 27.8.2015) zum Teil bereits umgesetzt wurden bzw. in Ausführung sind.

Der Höhenverlauf der A 94 ist ausgewogen und möglichst rücksichtsvoll gewählt. Eine tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht möglich. Östlich von Pocking muss die A 94 über den Ausbach und den öFW Geisbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 überführt werden. Die Höhenlage der Bundesstraße ist etwa geländegleich geplant. Würde man die Straße absenken, müssten technisch aufwendig herzustellende und auf Dauer zu unterhaltende Entwässerungsanlagen errichtet werden. Würde die Autobahn in Tieflage geführt und die Bundesstraße überführt, müsste die Autobahn einschließlich Teilbereiche der Anschlussstellenrampen wegen des anstehenden Grundwassers

mit einer Grundwasserwanne ausgebildet werden. Aber auch ein möglichst ausgewogener Höhenverlauf der Autobahn ist bei der Trassierung zu beachten.

Im Bereich Prenzing - Niederindling - Anschlussstelle B 12/B 388 läuft die Planfeststellungsstrasse westlich von der Wahllinie der Raumordnung, um insbesondere die Immissionsbelastungen in den Orten Prenzing und Niederindling zu reduzieren (Maßgabe 5.8 der landesplanerischen Beurteilung). Im Bereich „Königswiese“ wurde die A 94 im Vergleich zur Wahllinie näher zur bestehenden B 12 gelegt, um Beeinträchtigungen dieses biotopreichen Gebietes zu minimieren (Maßgabe 1.7). Auch die Anschlussstelle B 12/B 388 wurde im Vergleich zur Raumordnung weiter nach Osten in Richtung Autobahnkreuz A 3/A 94 verschoben. Damit ist eine kürzere Anbindung des Gewerbeparks Königswiese an die Autobahnen A 3/A 94 möglich und die mit der in der Raumordnung vorgesehenen Lösung verbundenen negativen Auswirkungen auf den Ortsteil Königswiese sowie den ökologisch wertvollen Bereich um den Ausbach können vermieden bzw. deutlich reduziert werden.

Östlich von Pocking muss die A 94 über den Ausbach und den öFW Geislbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 überführt werden. Die Höhenlage der Bundesstraße ist etwa geländegleich geplant. Würde man die Straße absenken, müssten technisch aufwendig herzustellende und auf Dauer zu unterhaltende Entwässerungsanlagen errichtet werden. Würde die Autobahn in Tieflage geführt und die Bundesstraße überführt, müsste die Autobahn einschließlich Teilbereiche der Anschlussstellenrampen wegen des anstehenden Grundwassers mit einer Grundwasserwanne ausgebildet werden. Ein möglichst ausgewogener Höhenverlauf der Autobahn ist bei der Trassierung zu beachten.

Auch eine schonendere Ausgestaltung des Autobahnkreuzes ist aus Gründen der Verkehrsabwicklung und der Verkehrssicherheit nicht möglich. Insbesondere ist eine „Knotenbündelung“ der Anschlussstelle B 12/B 388 mit dem Autobahnkreuz wegen der erheblichen Nachteile gegenüber der Planlösung nicht vertretbar bzw. sinnvoll. Die Anforderungen an Autobahnknotenpunkte gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) hinsichtlich Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit könnten dabei nur unzureichend erfüllt werden. Auch der große bauliche Aufwand, der Grundbedarf sowie die Höhenentwicklung sprechen gegen diese geforderte Lösung.

### **PWC Anlage, Stützpunkt und Park- und Ride- Parkplatz**

Zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer und der Einhaltung der notwendigen Ruhepausen ist am Beginn des Planfeststellungsabschnittes westlich des Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking beidseits der A 94 je eine unbewirtschaftete Rastanlage mit etwa 20 Pkw- und 20 Lkw-Stellplätzen und einem WC-Gebäude geplant. Die Lage der PWC-Anlage fügt sich in das Gesamtkonzept des Vorhabenträgers zu den bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen ein. Die Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS), Ausgabe 2011, gehen von einem Regelabstand von 15 bis 20 km, bei geringem Fernverkehr von ca. 25 km aus.

Das Standortkonzept für unbewirtschaftete Rastanlagen an der A 94 sieht PWC - Anlagen im Bereich Forstinning, Unterstollnkirchen, Seibersdorf, Staudach (bei

Prienbach) und westlich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking vor. Neben den PWC-Anlagen soll an der A 94 im Bereich Mühldorf am Inn eine Tank- und Rastanlage entstehen.

Etwa 2,5 km nördlich der Anschlussstelle Pocking besteht an der A 3 beidseits der Autobahn eine PWC - Anlage. Die nächstgelegene Tank- und Rastanlage „Donautal“ an der A 3 befindet sich westlich von Passau (20 km von der Anschlussstelle Pocking entfernt). Südlich der Anschlussstelle Pocking bis zum Grenzübergang bei Suben (5 km) gibt es keine Rastanlage an der Autobahn.

Gemäß den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen - ERS (Ausgabe 2011) beträgt der Regelabstand zwischen den Aus- und Einfahrten von Rastanlagen und den Ein- und Ausfahrten von Knotenpunkten mind. 1.100 m.

Für den Straßenbetriebsdienst ist im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 die Errichtung eines Stützpunktes (Salzladestation, Einstellhalle für Fahrzeuge mit Sozialraum) vorgesehen. Auch ein Park- und Ride- Parkplatz mit 72 Pkw-Stellplätzen soll dort als Ersatz für den baubedingt entfallenden Parkplatz an der A 3 errichtet werden. Die Anlagen werden eingriffsschonend zwischen A 94 und Kreisverkehrsplatz errichtet. Der geplante Standort des Stützpunktes im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 hat den Vorteil, dass von der Autobahnmeisterei Passau künftig sowohl Betriebsstrecken der A 94 als auch der A 3 günstig versorgt werden können. Insbesondere die Umlaufzeiten der Winterdienstfahrzeuge können optimiert werden. Auch der Park- und Ride- Parkplatz nordöstlich von Pocking in der Nähe des Autobahnkreuzes A 3/ A 94 liegt günstig und kann, genauso wie der Park- und Ride- Parkplatz, über den Kreisverkehrsplatz verkehrssicher erschlossen werden.

Der Vorhabenträger hat in Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern 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).

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. 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 Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt zu prüfen, in wie weit an öffentlichen Feld- und Waldwegen bei Bedarf Ausweichstellen in Abstimmung mit den Grundstücksbetroffenen hergestellt werden können (A 3.9.4).

Auch die Straßenüberführungen über die A 94 werden ausreichend breit dimensioniert. Der Vorhabenträger wird zusätzlich bei den Überführungen der Gemeindeverbindungsstraßen die nutzbare Breite der Rampen durch Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken vergrößern (A 3.9.3).

Weil mit dem Planvorhaben eine ordnungsgemäße Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke sichergestellt wird, kann den Forderungen, das

untergeordnete Straßen- und Wegenetz generell mit einem Mindestregelquerschnitt RQ 9,5 auszubilden sowie die Fuß- und Radwege auch für landwirtschaftlichen Verkehr freizugeben und als öffentliche Feld- und Waldwege zu widmen, nicht entsprochen werden.

Zum **Verkehrslärmschutz** darf auf 3.4.4.1 sowie die festgestellten Planunterlagen (insbesondere Unterlagen 1T und 11T) und die jeweiligen Ausführungen bei den einzelnen Mandanten verwiesen werden. Der Vorhabenträger kann nicht zu der geforderten Ergänzung der bereits geplanten Lärmvorsorgemaßnahmen durch räumliche Ausweitung der Seitenablagerungen und Erhöhung der Wälle verpflichtet werden. Es liegen aber verschiedene Zusagen des Vorhabenträgers (Verwendung von überschüssigem Oberboden) vor. Eine weitere Absenkung der Autobahntrasse scheidet aus den oben genannten Gründen aus.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und die Ergebnisse, ebenso wie die schalltechnische Beurteilung bestätigt. Zusätzlich näher betrachtet wurden von der Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen der Anbindung der Kreisstraße PA 58 an die A 94 und das Autobahnkreuz A 3/A 94 (C 3.4.4.1). Eine weitere zusätzliche Überprüfung wird nicht für erforderlich gehalten.

Für eine ordnungsgemäße **Oberflächenentwässerung** der A 94 hat der 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 vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

Die geplante Absetz- und Versickerungsbeckenanlage (BWVNr. 3.2) sowie die vorgesehenen 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 vom Vorhabenträger 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).

Bestehende **Drainagen** sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen (A 3.7.5).

Die während der Bauausführung **vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen** hat der 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 hat der

Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 30.4.2017 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 sich 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 hat.

Zu den Hinweisen und Forderungen bezüglich der **jagdlichen Belange** darf insbesondere auf die Ausführungen unter C 3.4.9.4 sowie nachfolgend unter 3.5.2.22 (Jagdgenossenschaft Pocking) verwiesen werden. Auch wegen der hier zu erwartenden Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht muss nicht auf die Ausführung des Vorhabens verzichtet werden. Eine schonendere Trassierung oder Gestaltung des Vorhabens ist nicht vertretbar.

Die Errichtung von Wildschutzzäunen kann dem Straßenbaulastträger nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat aber im Anhörungsverfahren angekündigt, dass sie entlang der A 94 sowie in den Anschlussstellenbereichen und im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 Wildschutzzäune errichten wird, wenn die gemäß den Wildschutzzäunrichtlinien erforderliche Mindestwilddichte vorhanden ist.

Mit der Nebenbestimmung A 3.2.2 wurde festgelegt, dass die Autobahnböschungen nicht mit Klee angesät werden sollen, damit Wild nicht unnötig angezogen wird.

Nach den festgestellten Planunterlagen (1. Tektur vom 10.3.2016) sind jagdliche Regelungen nur für die Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking vorgesehen (Unterlage 12.1T, Anhang Kap. 4.2, Maßnahmenformblatt A13/CEF). Danach soll zur Erreichung der naturschutzfachlichen Entwicklungsziele sowie zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch jagdliche Handlungen im Bereich der Kiebitz-Ausgleichsfläche über Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger als Grundeigentümer und dem Jagdpächter/den Jagdberechtigten sichergestellt werden, dass keine Fütterungsstellen angelegt und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers errichtet werden.

Jagdliche Einschränkungen erfolgen in dem Zeitraum März bis Juli. In dieser Zeit ist auf der Maßnahmenfläche A13/CEF (in Rücksprache mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde) nur die gezielte Prädatorenbekämpfung im Hinblick auf Wiesenbrüter zulässig. Beutegreifer sind damit auf der Maßnahmefläche nicht von der Jagd ausgenommen.

Die jagdlichen Regelungen sind zur Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme erforderlich. Sie beschränken sich auf das notwendige Maß, um die Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme zu



sichern, und sind nicht unverhältnismäßig belastend. Auch im Hinblick auf Wildschadens- und Tierseuchenbelange sind die Regelungen sachgerecht.

Soweit die Funktionsfähigkeit des geplanten Elektrozaunes hinsichtlich der Schutzwirkung bezweifelt wird, ist anzumerken, dass die Erfahrungen von bestehenden Wiesenbrüter-Ausgleichsflächen (z. B. im Mettenbacher oder Freisinger Moos) zeigen, dass eine Zäunung dieser Flächen sehr effektiv bezüglich der Abwehr von bodengebundenen Prädatoren ist.

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

Soweit die Kanzlei Labbé auf die vom Bayer. Bauernverband im Anhörungsverfahren abgegebene Stellungnahme Bezug nimmt und sich den Ausführungen anschließt, darf zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter C 3.4.7 verweisen werden.

Zum Hinweis, dass die auf den betroffenen Grundstücken vorhandenen Kiesvorkommen bei der Bemessung der **Entschädigungsleistungen** werterhöhend zu berücksichtigen sind, ist anzumerken, dass rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten sind. 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.

Einwendungen, die nur einzelne Mandanten betreffen:

#### 3.5.2.1.1 **Einwender Nr. 201**

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, hat der Vorhabenträger nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße geplant, über die der zwischen-gemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickelt werden kann. Diese Straße wird entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße gewidmet. Sie beginnt am Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/ B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bereits bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90, Aufstufung zur Kreisstraße) in die Kreisstraße PA 7 bzw. die B 512.

Die geforderte Führung des nicht autobahnfähigen Verkehrs auf einer nördlich des Gewerbegebietes Hartham neu zu bauenden Straße kann wegen der zu erwartenden geringen Verkehrsbelastung von etwa 700 Fahrzeugen/Tag auf der künftigen Kreisstraße (Prognosejahr 2030, Verkehrsuntersuchung Prof. Kurzak) vom

Vorhabenträger nicht verlangt werden. Über die vorhandene, mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m, einem Grünstreifen mit 1,5 m und einem Geh- und Radweg mit einer Breite von 2 m, gut ausgebauten und auch übersichtlichen Straße kann dieses Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Erschließungsfunktion der Straße im Bereich des Gewerbegebietes Hartham verkehrssicher und leistungsfähig abgewickelt werden. Zuständiger Straßenbaulastträger und damit allein für den künftigen Unterhalt der Straße zuständig ist für die Kreisstraße der Landkreis Passau. Bei einem Wechsel der Straßenbaulast geht gemäß BayStrWG (Art. 11) mit der Straßenbaulast das Eigentum des bisherigen Trägers der Straßenbaulast an der Straße und an den zu ihr gehörigen Anlagen und alle Rechte und Pflichten, die mit der Straße in Zusammenhang stehen, ohne Entschädigung auf den neuen Straßenbaulastträger über.

Bei der Planlösung werden neben der bestehenden Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham die B 12alt und die GVS Goder - Wehrhäuser weitest möglich mit einbezogen. Die Grundinanspruchnahmen werden dadurch minimiert, genauso die Eingriffe in Überschwemmungsgebiete. Auch Eingriffe in Natur- und Landschaft und zusätzliche Immissionsbelastungen von Wohnanwesen werden weitgehend vermieden und es werden erhebliche Kosten eingespart.

Der Vorhabenträger hat auch Trassenführungen südlich der A 94 unter Einbeziehung der Überführung der GVS Gewerbepark Königswiese - Afham (K 229) untersucht. Auch diese Lösungen wären mit erheblichen Eingriffen in landwirtschaftliche Grundstücke sowie in das Überschwemmungsgebiet des Inn verbunden. In Mittich wären mehrere unmittelbar anliegende Wohnanwesen durch zusätzliche Immissionen betroffen.

Über Rückerstattungsansprüche von an die Gemeinde gezahlten Erschließungsbeiträgen wird nicht in der Planfeststellung entschieden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen die Sach- und Rechtslage zu dem Zeitpunkt maßgeblich ist, an dem die Beitragspflicht entstanden ist. Ändert sich später der Straßenstatus, lässt das nicht mehr die Grundlage für die bereits entstandene Beitragspflicht entfallen. Auch ein nachträglicher (Teil-)erlass ist nicht begründet, da die Aufstufung die zuvor eröffnete beitragsrelevante Nutzbarkeit des - gewerblich nutzbaren und damit von einer guten Verkehrsanbindung grundsätzlich profitierenden - Anliegergrundstücks fortbestehen lässt.

Erschließungsbeiträge fallen für die erstmalige Herstellung einer Erschließungsstraße an. Diese Leistung ist auch erbracht worden. Die Gemeinde Neuhaus a. Inn hat eine funktionsgerechte Straße zur Verfügung gestellt. Insoweit ist die Gemeinde Neuhaus a. Inn ihrer Erschließungspflicht nachgekommen. Die Erschließungsfunktion der Straße für den Gewerbebetrieb bleibt auch nach wie vor erhalten.

Von schwerwiegenden Eingriffen in die vorhandenen Betriebsstrukturen für die Betriebsniederlassung im Gewerbegebiet Hartham ist nicht auszugehen. Weil die befürchtete enorme Verkehrszunahme nicht eintreten wird, kann nicht von erhöhten Unfall- und Sicherheitsrisiken im Gewerbegebiet ausgegangen werden. Auch die geltend gemachten unzumutbaren Mehrbelastungen durch Lärm und Staub sowie Verkehrswertminderungen der anliegenden Grundstücke sind nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter 3.5.1.2.5 wird verwiesen.

Das Betriebsgelände auf den FlNr. 429, 429/3 und 434/3, jeweils Gemarkung Mittich, liegt bereits jetzt auf beiden Seiten der Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham. Hinsichtlich der Einwendungen wegen befürchteter betrieblicher Nachteile ist auch

festzustellen, dass aus einem bestehenden Anliegergebrauch kein Anspruch auf einen unveränderten Fortbestand einer für die eigenen Belange als günstig empfundenen Verkehrsanbindung bzw. Verkehrssituation hergeleitet werden kann. Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Wegeverbindung bildet regelmäßig keine in den Schutz des Anliegergewerbebetriebes einzubeziehende Rechtsposition. Als Anlieger einer für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straße besteht lediglich ein Anspruch darauf, dass eine genügende Verbindung mit dem unmittelbar vor dem Anliegergrundstück gelegenen Straßenteil erhalten und dessen Anbindung an das öffentliche Wegenetz gewährleistet bleibt. Hat sich ein Gewerbebetrieb in seinen Strukturen oder Abläufen auf eine bestimmte Verkehrsanbindung oder Verkehrssituation eingestellt, rechtfertigt dies allein nicht, diesen dem Betrieb nach der Art seiner jeweiligen Unternehmensplanung zukommenden Lagevorteil in den Schutz der Eigentumsgarantie einzubeziehen.

Zur hilfsweisen Forderung, dass die Zufahrt zu dem Betriebsgrundstück rechtlich und tatsächlich während und nach der Maßnahme auf ganzer Grundstücksbreite sicherzustellen ist, wird festgestellt, dass im Bereich des Betriebsgeländes keine baulichen Eingriffe in die bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham vorgesehen bzw. erforderlich sind. Die Zulässigkeit von Zufahrten richtet sich nach den Regelungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG).

Die geltend gemachten Anliegerinteressen wurden in die Abwägung eingestellt. Nachteile, die eine Umplanung erfordern oder einen Entschädigungsanspruch der Anlieger begründen würden, sind jedoch nicht ersichtlich. Auch der Verweis auf die erbrachten Erschließungsbeiträge begründet keine andere Entscheidung.

**3.5.2.1.2 Einwender Nr. 202** (Gründerwerbsplan Blatt 1bT für vorläufige Verkehrsanbindung B 12, lfd. Nr. 1)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Am Beginn des Planfeststellungsabschnitts schließt die A 94 an den bereits im Bau befindlichen Neubauabschnitt Malching - Kirchham an. Soweit dieser Autobahnabschnitt nicht gleichzeitig oder früher als das Planvorhaben fertiggestellt werden kann, ist eine vorübergehende Überleitung zwischen der A 94 und der bestehenden B 12 notwendig. In diesem Fall wird beim Grundstück Flnr. 1058, Gemarkung Kühnham, zeitlich beschränkt eine Flächeninanspruchnahme von 148 m<sup>2</sup> sowie vorübergehend während der Bauzeit von 6.125 m<sup>2</sup> notwendig.

Die Grundinanspruchnahme für den Endzustand der A 94 aus Flnr. 1058 ist im Folgeabschnitt Malching - Kirchham geregelt. Auf den Planfeststellungsbeschluss vom 27.8.2015 wird hierzu Bezug genommen.

Die während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen sind vom 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).

**3.5.2.1.3 Einwender Nr. 203**

(Schreiben vom 20.9.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Wird von der Kanzlei Labbé nicht mehr vertreten und unter Einwender Nr. 901 geführt!

**3.5.2.1.4 Einwender Nr. 204** (Grunderwerbsplan Blatt 6T, lfd. Nr. 50)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Aus dem Grundstück Flnr. 404 der Gemarkung Mittich werden insgesamt 2.013 m<sup>2</sup> Fläche auf Dauer und 1.169 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit benötigt. 19 m<sup>2</sup> werden mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Die landwirtschaftliche Fläche wird nicht selbst bewirtschaftet, sie ist verpachtet. Diese Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden, denn der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2).

Das Grundstück Flnr. 404 ist auch künftig über die neue GVS BWVNr. 1.1.14 von Norden her erschlossen und kann wie bisher über die bestehenden Wege Flnr. 387 und 403 von Osten und von Süden her angefahren werden. Ein Anspruch darauf, dass das Grundstück auf ganzer Breite von der neuen GVS aus angefahren werden kann, besteht nicht. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Detailausgestaltung der Zufahrt mit der Gemeinde Neuhaus a. Inn und dem Einwender abzustimmen (A 6.1.4).

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 aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (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. Entschädigungs-festsetzungsverfahren zu regeln.

**3.5.2.1.5 Einwender Nr. 205**

(Schreiben vom 28.9.2012 sowie vom 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Auch der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und 33+000, also auch im Bereich Angering, verläuft die Autobahngradienten etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine im Bereich Angering noch tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Für das etwa 480 m südlich der Autobahn liegende Wohnanwesen ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 51 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht für das etwa gleich weit von der A 94 entfernt liegende Wohnanwesen in Haid (Immissionspunkt 10) zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 deutlich unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden nicht überschritten.

Eingewandt wurde auch eine mögliche Lärmzunahme durch den künftigen Verkehr auf der PA 58, die an die A 94 angebunden wird. Durch die Anbindung der Kreisstraße an die A 94 wird nördlich des Kreisverkehrsplatzes in Angering eine Steigerung von 8.300 auf 13.000 Fahrzeugen täglich prognostiziert. Die Steigerung des Verkehrs würde im Bereich des Weilers Angering/Haid auch zu einer Lärmzunahme von bis zu 2 dB(A) führen. Da die Lärmbelastung im Bereich des Weilers bereits im Bestand sehr hoch liegt (Tag bis zu 68 dB(A), Nacht bis zu 59 dB(A)) und durch die autobahnbedingte Verkehrszunahme noch weiter erhöht würde, hat die Autobahndirektion zugesagt, die Anpassungsstrecke der Kreisstraße PA 58 in Richtung Bad Füssing bis über Angering/Haid hinaus um etwa 300 m zu verlängern und für die neue Straßenoberfläche der Kreisstraße einen lärmindernden Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{\text{strO}}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht. Die Zusage der Autobahndirektion wird zum Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses (A 3.6.1).

Da der Vorhabenträger die Lärmzunahme, die durch den zusätzlich entstehenden Verkehr zu erwarten wäre, durch diese Maßnahme ausgleicht, können dem Vorhabenträger weitere Lärmschutzmaßnahmen (passiver Lärmschutz) nicht auferlegt werden. Auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen kann in der Planfeststellung nicht erfolgen.

Wie am Erörterungstermin zugesagt, wird die Autobahndirektion Südbayern im Zuge der Bauausführung die im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen der A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) um bis zu 1,5 m anheben, so dass die Abschirmung der Autobahn in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

Die Befürchtung, dass durch das Vorhaben eine erhebliche Wertminderung eintreten wird, wird deshalb so nicht geteilt. Da das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird, kann eine Entschädigungsleistung nicht angeordnet werden.

#### 3.5.2.1.6 **Einwender Nr. 206**

(Schreiben vom 28.9.2012 sowie vom 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Auch der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und 33+000, also auch im Bereich Angering, verläuft die Autobahngradienten etwa 2 Meter unter Geländeneiveau. Eine im Bereich Angering noch tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Für das etwa 480 m südlich der Autobahn liegende Wohnanwesen ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 51 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht für das etwa gleich weit von der A 94 entfernt liegende Wohnanwesen in Haid

(Immissionspunkt 10) zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 deutlich unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden nicht überschritten.

Eingewandt wurde auch eine mögliche Lärmzunahme durch den künftigen Verkehr auf der PA 58, die an die A 94 angebunden wird. Durch die Anbindung der Kreisstraße an die A 94 wird nördlich des Kreisverkehrsplatzes in Angering eine Steigerung von 8.300 auf 13.000 Fahrzeugen täglich prognostiziert. Die Steigerung des Verkehrs würde im Bereich des Weilers Angering/Haid auch zu einer Lärmzunahme von bis zu 2 dB(A) führen. Da die Lärmbelastung im Bereich des Weilers bereits im Bestand sehr hoch liegt (Tag bis zu 68 dB(A), Nacht bis zu 59 dB(A)) und durch die autobahnbedingte Verkehrszunahme noch weiter erhöht würde, hat die Autobahndirektion zugesagt, die Anpassungsstrecke der Kreisstraße PA 58 in Richtung Bad Füssing bis über Angering/Haid hinaus um etwa 300 m zu verlängern und für die neue Straßenoberfläche der Kreisstraße einen lärmmindernden 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. Die Zusage der Autobahndirektion wird zum Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses (A 3.6.1).

Da der Vorhabenträger die Lärmzunahme, die durch den zusätzlich entstehenden Verkehr zu erwarten wäre, durch diese Maßnahme ausgleicht, können dem Vorhabenträger weitere Lärmschutzmaßnahmen (passiver Lärmschutz) nicht auferlegt werden. Auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen kann in der Planfeststellung nicht erfolgen.

Wie am Erörterungstermin zugesagt, wird die Autobahndirektion Südbayern im Zuge der Bauausführung die im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen der A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) um bis zu 1,5 m anheben, so dass die Abschirmung der Autobahn in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

Die Befürchtung, dass durch das Vorhaben eine erhebliche Wertminderung eintreten wird, wird deshalb so nicht geteilt. Da das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird, kann eine Entschädigungsleistung nicht angeordnet werden.

#### 3.5.2.1.7 **Einwender Nr. 207**

(Schreiben vom 19.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, hat der Vorhabenträger nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße geplant, über die der zwischen-gemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickelt werden kann. Diese Straße wird entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße gewidmet. Sie beginnt am Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/

B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bereits bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90, Aufstufung zur Kreisstraße) in die Kreisstraße PA 7 bzw. die B 512.

Die geforderte Führung des nicht autobahnfähigen Verkehrs auf einer nördlich des Gewerbegebietes Hartham neu zu bauenden Straße kann wegen der zu erwartenden geringen Verkehrsbelastung von etwa 700 Fahrzeugen/Tag auf der künftigen Kreisstraße (Prognosejahr 2030, Verkehrsuntersuchung Prof. Kurzak) vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Über die vorhandene, mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m, einem Grünstreifen mit 1,5 m und einem Geh- und Radweg mit einer Breite von 2 m, gut ausgebauten und auch übersichtlichen Straße kann dieses Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Erschließungsfunktion der Straße im Bereich des Gewerbegebietes Hartham verkehrssicher und leistungsfähig abgewickelt werden. Zuständiger Straßenbaulastträger und damit allein für den künftigen Unterhalt der Straße zuständig ist für die Kreisstraße der Landkreis Passau. Bei einem Wechsel der Straßenbaulast geht gemäß BayStrWG (Art. 11) mit der Straßenbaulast das Eigentum des bisherigen Trägers der Straßenbaulast an der Straße und an den zu ihr gehörigen Anlagen und alle Rechte und Pflichten, die mit der Straße in Zusammenhang stehen, ohne Entschädigung auf den neuen Straßenbaulastträger über.

Bei der Planlösung werden neben der bestehenden Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham die B 12alt und die GVS Goder - Wehrhäuser weitest möglich mit einbezogen. Die Grundinanspruchnahmen werden dadurch minimiert, genauso die Eingriffe in Überschwemmungsgebiete. Auch Eingriffe in Natur- und Landschaft und zusätzliche Immissionsbelastungen von Wohnanwesen werden weitgehend vermieden und es werden erhebliche Kosten eingespart.

Der Vorhabenträger hat auch Trassenführungen südlich der A 94 unter Einbeziehung der Überführung der GVS Gewerbepark Königswiese - Afham (K 229) untersucht. Auch diese Lösungen wären mit erheblichen Eingriffen in landwirtschaftliche Grundstücke sowie in das Überschwemmungsgebiet des Inn verbunden. In Mittich wären mehrere unmittelbar anliegende Wohnanwesen durch zusätzliche Immissionen betroffen.

Über Rückerstattungsansprüche von an die Gemeinde gezahlten Erschließungsbeiträgen wird nicht in der Planfeststellung entschieden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen die Sach- und Rechtslage zu dem Zeitpunkt maßgeblich ist, an dem die Beitragspflicht entstanden ist. Ändert sich später der Straßenstatus, lässt das nicht mehr die Grundlage für die bereits entstandene Beitragspflicht entfallen. Auch ein nachträglicher (Teil-)erlass ist nicht begründet, da die Aufstufung die zuvor eröffnete beitragsrelevante Nutzbarkeit des - gewerblich nutzbaren und damit von einer guten Verkehrsanbindung grundsätzlich profitierenden - Anliegergrundstücks fortbestehen lässt.

Erschließungsbeiträge fallen für die erstmalige Herstellung einer Erschließungsstraße an. Diese Leistung ist auch erbracht worden. Die Gemeinde Neuhaus a. Inn hat eine funktionsgerechte Straße zur Verfügung gestellt. Insoweit ist die Gemeinde Neuhaus a. Inn ihrer Erschließungspflicht nachgekommen. Die Erschließungsfunktion der Straße für den Gewerbebetrieb bleibt auch nach wie vor erhalten.

Von schwerwiegenden Eingriffen in die vorhandene Betriebsstruktur für den Betrieb im Gewerbegebiet Hartham ist nicht auszugehen. Weil die befürchtete enorme Verkehrszunahme nicht eintreten wird, kann nicht von beträchtlich erhöhten Unfall-

und Sicherheitsrisiken im Gewerbegebiet ausgegangen werden. Auch die geltend gemachten unzumutbaren Mehrbelastungen durch Lärm und Staub sowie Verkehrswertminderungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter 3.5.1.2.5 wird verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen wegen befürchteter betrieblicher Nachteile ist auch festzustellen, dass aus einem bestehenden Anliegergebrauch kein Anspruch auf einen unveränderten Fortbestand einer für die eigenen Belange als günstig empfundenen Verkehrsanbindung bzw. Verkehrssituation hergeleitet werden kann. Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Wegeverbindung bildet regelmäßig keine in den Schutz des Anliegergewerbebetriebes einzubeziehende Rechtsposition. Als Anlieger einer für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straße besteht lediglich ein Anspruch darauf, dass eine genügende Verbindung mit dem unmittelbar vor dem Anliegergrundstück gelegenen Straßenteil erhalten und dessen Anbindung an das öffentliche Wegenetz gewährleistet bleibt. Hat sich ein Gewerbebetrieb in seinen Strukturen oder Abläufen auf eine bestimmte Verkehrsanbindung oder Verkehrssituation eingestellt, rechtfertigt dies allein nicht, diesen dem Betrieb nach der Art seiner jeweiligen Unternehmensplanung zukommenden Lagevorteil in den Schutz der Eigentumsгарantie einzubeziehen.

Zur hilfsweisen Forderung, dass die Zufahrt zu dem Betriebsgrundstück rechtlich und tatsächlich während und nach der Maßnahme auf ganzer Grundstücksbreite sicherzustellen ist, wird festgestellt, dass im Bereich des Betriebsgeländes keine baulichen Eingriffe in die bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham vorgesehen bzw. erforderlich sind. Die Zulässigkeit von Zufahrten richtet sich nach den Regelungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG).

Die geltend gemachten Anliegerinteressen wurden in die Abwägung eingestellt. Nachteile, die eine Umplanung erfordern oder einen Entschädigungsanspruch der Anlieger begründen würden, sind jedoch nicht ersichtlich. Auch der Verweis auf die erbrachten Erschließungsbeiträge begründet keine andere Entscheidung.

#### 3.5.2.1.8 **Einwender Nr. 208** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 49)

(Schreiben vom 2.10.2012, 17.6.2016, 30.6.2017 und 19.9.2017, Nr. 13/sf-900/12-L)

Die Einwenderin bewirtschaftet einen 36 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Etwa 0,4 ha davon ist Forstfläche. 4,9 ha landwirtschaftliche Fläche ist zugepachtet.

Für den Neubau der A 94 im Bereich der Anschlussstelle B12/B 388 wird aus dem 73.537 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 416, Gemarkung Indling, eine Fläche von insgesamt 46.194 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 5.110 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. 785 m<sup>2</sup> werden zur dinglichen Sicherung der Stromleitungen BWVNr. 4.2.11 und 4.2.12 mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Betroffen ist auch das unmittelbar angrenzende Pachtgrundstück Flnr. 417 von dem 3.163 m<sup>2</sup> dauernd und 1.657 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen werden. 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.

Im Bereich zwischen Prenzing, Niederindling und dem Autobahnkreuz A 3/A 94 hat der Vorhabenträger die Trassenführung optimiert. Die Planfeststellungstrasse läuft



dort bis zu 400 m westlich der Wahllinie der Raumordnung und mittig zwischen Ober- und Niederindling um insbesondere die Immissionsbelastungen in den Orten Prenzing und Niederindling zu reduzieren. Dies entspricht der Maßgabe 5.8 der landesplanerischen Beurteilung. Im Bereich „Königswiese“ wurde die A 94 im Vergleich zur Wahllinie näher zur bestehenden B 12 gelegt, um Beeinträchtigungen dieses biotopreichen Gebietes zu minimieren (Maßgabe 1.7).

Die Anschlussstelle B 12/B 388 wurde im Vergleich zur Raumordnung weiter nach Osten in Richtung Autobahnkreuz A 3/A 94 verschoben. Das ist sinnvoll, weil damit eine kürzere Anbindung des Gewerbeparks Königswiese an die Autobahnen A 3/A 94 möglich ist und die mit der in der Raumordnung vorgesehenen Lösung verbundenen negativen Auswirkungen auf den Ortsteil Königswiese sowie den ökologisch wertvollen Bereich um den Ausbach vermieden bzw. deutlich reduziert werden können.

Nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA 2008 ist zwischen dem Autobahnkreuz und der Anschlussstelle ein Mindestabstand einzuhalten, der sich aus den Abstandsanforderungen der wegweisenden Beschilderung ergibt. Mit den geplanten Anschlussästen auf der Südseite der B 12/B 388 kann dieser Mindestabstand eingehalten werden. Die Lage der Anschlussäste ist auch aus verkehrlicher Sicht richtig. Die starken Hauptströme von der B 12 zur A 94 bzw. von der A 94 zur B 12 können im südlichen Ast als Rechtsabbieger und im nördlichen Ast über den Kreisverkehrsplatz leistungsfähig abgewickelt werden. Darüber hinaus können bei der Planlösung die neue Kreisstraße westlich der A 94 und die GVS östlich der A 94 vernünftig angebunden werden.

Die Detailausgestaltung der geplanten Anschlussstelle entspricht dem notwendigen Standard. Die Fahrstreifenbreiten sowie die Straßenausrundungsradien der Ausfahrrampen sind sachgerecht. Eine weitere Reduzierung des Ausbaustandards ist im Hinblick auf die notwendige Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der Autobahnanschlussstelle nicht vertretbar.

Die geforderte „Knotenbündelung“ der Anschlussstelle B 12/B 388 mit dem Autobahnkreuz ist wegen der erheblichen Nachteile gegenüber der Planlösung nicht vertretbar bzw. sinnvoll. Die Anforderungen an Autobahnknotenpunkte gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) hinsichtlich Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit könnten dabei nur unzureichend erfüllt werden. Auch der große bauliche Aufwand, der Grundbedarf sowie die Höhenentwicklung sprechen gegen eine solche Lösung.

Für den Straßenbetriebsdienst ist an der Anschlussstelle B 12/B 388 die Errichtung eines Stützpunktes (Salzladestation, Einstellhalle für Fahrzeuge mit Sozialraum) notwendig. Der Betriebsstützpunkt dient überwiegend den Aufgaben der Straßenbauverwaltung der Bundesfernstraßen und wird gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 4 FStrG Bestandteil der Bundesautobahn A 94. Auch der geplante Park- und Ride-Parkplatz mit 72 Pkw-Stellplätzen ist als Ersatz für den baubedingt entfallenden Parkplatz an der A 3 erforderlich.

Die Anlagen werden im unmittelbaren Anschlussstellenbereich zwischen A 94 und Kreisverkehrsplatz errichtet. Der geplante Standort des Stützpunktes im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 hat den Vorteil, dass von der Autobahnmeisterei Passau künftig sowohl Betriebsstrecken der A 94 als auch der A 3 günstig versorgt werden

können. Insbesondere die Umlaufzeiten der Winterdienstfahrzeuge können optimiert werden. Auch der Park- und Ride- Parkplatz nordöstlich von Pocking in der Nähe des Autobahnkreuzes A 3/A 94 liegt günstig und kann, genauso wie der Stützpunkt verkehrssicher über den Kreisverkehrsplatz erschlossen werden. Der hilfsweisen Forderung, den Betriebsstützpunkt in den nordöstlichen Teil des Grundstücks Flnr. 416 zu verlegen, kann nicht entsprochen werden, weil die Wohnbebauung in Königswiese erheblich stärker betroffen wäre und dabei auch die Zufahrt zur Autobahn über die künftige Kreisstraße etwa 250 m länger wäre.

Die Grundinanspruchnahme kann auch nicht durch Verzicht auf die geplanten naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen weiter verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt (C 3.4.5.3.4). Auch die teilweise Inanspruchnahme des Grundstücks Flnr. 416 für die Ausgleichsmaßnahme A9 lässt sich nicht vermeiden oder weiter reduzieren. Die Fläche liegt in unmittelbarer Nähe zum geplanten Kreisverkehrsplatz der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 bzw. des geplanten Stützpunktes der Autobahnmeisterei Passau. Sie ist für die Kompensation der erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch den Bau der A 94, der Anschlussstelle B 12/B 388 und der zu verlegenden weiteren Straßen und Wege notwendig. Es handelt sich um zwei dreieckige, insgesamt etwa 3.500 m<sup>2</sup> große Verschnittflächen zwischen bestehender B 12 und künftiger Kreisstraße. Mit der Anlage von zwei Baumreihen und einer Magerwiese kann der angrenzende Bestand einer naturnahen Baumhecke auf Flnr. 414 kleinräumig ergänzt und in seiner Funktion als Biotopstruktur gestärkt werden.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 12.5.2017 wird die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch den oben genannten Flächenentzug nicht gefährdet. Der Flächenverlust beträgt 15,7 % der anrechenbaren Betriebsfläche (Eigentum und Pacht). Davon entfallen 4,59 ha auf Bedarfsflächen für das Vorhaben mit Folgemaßnahmen von rd. 0,35 ha für die naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme A9. Durch den erheblichen Flächenentzug und bei unterstellter Einschränkung der Viehhaltung ergibt sich laut Gutachten eine deutliche Minderung des Betriebsgewinns. Der Betrieb kann aber auch nach dem Flächenentzug eine ausreichende Eigenkapitalbildung erwirtschaften. Durch einen Verzicht auf die Grundinanspruchnahme für die Ausgleichsmaßnahme A9 würde sich dieses Ergebnis nicht spürbar verändern.

Das Gutachten geht davon aus, dass keine unwirtschaftlichen Restflächen entstehen. Es wurde jedoch im Rahmen einer Alternativberechnung geprüft, ob sich ein zusätzlicher Flächenentzug der südlich der A 94 verbleiben Teilflächen von Flnr. 416 und Flnr. 417 auswirken würde. Das Gutachterteam kommt zu dem Ergebnis, dass der Betrieb auch bei Berücksichtigung dieser Teilflächen eine ausreichende Eigenkapitalbildung erreicht und nicht in der Existenz gefährdet werden kann. Das Gutachten basiert auf der Auswertung der zum Wertermittlungsstichtag 1.2.2017 zur Verfügung stehenden Daten (Jahresabschlüsse 2012/2013, 2013/2014 und 2014/2015). Ferner lag den Gutachtern ein vorläufiger Jahresabschluss 2015/2016 vor. Die Ausgliederung eines Teilbetriebes ging aus diesem vorläufigen Abschluss nicht hervor und wurde zur Gutachtenerstellung auch nicht vorgetragen. Der Jahresabschluss wurde aufgrund der Vorläufigkeit und der Änderungsmöglichkeiten

bis zur Erstellung des endgültigen Jahresabschlusses nicht in die Betrachtung einbezogen. Der Betrieb verfügt inzwischen über eine zusätzliche landwirtschaftliche Nutzfläche von etwa 3,3 ha, die im Jahr 2017 erworben wurde. Nach Einschätzung des Gutachterteams ist aufgrund der Erkenntnisse im bisher erstellten Gutachten auch bei einer Neubewertung unter Berücksichtigung des endgültigen Jahresabschlusses 2015/2016 sowie des im Jahr 2017 erworbenen landwirtschaftlichen Grundstückes das Eintreten einer Existenzgefährdung nicht zu erwarten.

Mögliche notwendige Altenteilerleistungen sind in den im Gutachten angesetzten Lebenshaltungskosten bereits enthalten.

Nach Überprüfung durch das Gutachterteam ist auch bei Berücksichtigung der am 2.6.2017 in Kraft getretenen neuen Düngeverordnung durch den vorgesehenen Flächenentzug nicht von einer Existenzgefährdung auszugehen (Schreiben vom 14.2.2018).

Die erhebliche betriebliche Betroffenheit wird nicht verkannt. Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist jedoch so groß, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt. Möglichkeiten, die Flächeninanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden nicht gesehen. Dies gilt auch für die zu Kompensationszwecken in Anspruch genommene Fläche.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den oben genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

Über den Antrag auf Übernahme der südlich der A 94 verbleibenden Fläche des Grundstücks Flnr. 416 kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden (3.5.1.2.1). Soweit keine Übernahme durch den Vorhabenträger erfolgt, ist diese Fläche über den öFW BWVNr. 1.1.27 (Flnr. 436), der bis zum Grundstück Flnr. 416 erhalten bleibt, erschlossen. Die nördlich der Autobahn verbleibende Fläche von Flnr. 416 wird künftig über den neuen öFW BWVNr. 1.1.24 erschlossen.

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme, für 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.

#### 3.5.2.1.9 **Einwender Nr. 209** (Grunderwerbsplan Blatt 6T, lfd. Nr. 33 und 47)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Vorhabenträger hat die Angaben in den Grunderwerbsunterlagen aufgrund der Hinweise in den Einwendungsschreiben überprüft. Für den Neubau der A 94 im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 wird aus dem 50.675 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 405, Gemarkung Mittich, eine Teilfläche von 3.268 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 1.328 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Darüber hinaus wird aus dem 62.503 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 417, Gemarkung Mittich, eine Teilfläche von 33.861 m<sup>2</sup> auf

Dauer benötigt und 4.913 m<sup>2</sup> werden vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die landwirtschaftlichen Flächen sind an den Ehemann verpachtet. Diese Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden, denn der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2).

Das Grundstück Flnr. 405 ist künftig über die neue GVS BWVNr. 1.1.14 von Norden her erschlossen und kann wie bisher auch über den bestehenden Weg Flnr. 403 von Süden her angefahren werden. Ein Anspruch darauf, dass das Grundstück auf ganzer Breite von der neuen GVS aus angefahren werden kann, besteht nicht. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Detailausgestaltung der Zufahrt mit der Gemeinde Neuhaus a. Inn und dem Einwender abzustimmen (A 6.1.5).

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 aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (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.

#### 3.5.2.1.10 **Einwender Nr. 210**

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Einwender bewirtschaftet mit seiner Ehefrau den etwa 60 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. 1 ha davon ist Forstfläche. 38,4 ha landwirtschaftliche Fläche ist zugepachtet. Der Vorhabenträger hat die Angaben in den Grunderwerbsunterlagen aufgrund der Hinweise in den Einwendungsschreiben überprüft. Für den Neubau der A 94 im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 wird aus dem 50.675 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 405, Gemarkung Mittich, eine Teilfläche von 3.268 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 1.328 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Darüber hinaus wird aus dem 62.503 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 417, Gemarkung Mittich, eine Teilfläche von 33.861 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt und 4.913 m<sup>2</sup> werden vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Diese landwirtschaftlichen Flächen hat der Einwender neben noch weiteren Flächen auf Dauer von der Ehefrau angepachtet.

Die Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden, denn der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 durch die Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert bzw. ergänzt. Durch den Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz Kirchham/Pocking wird das im Eigentum stehende landwirtschaftlich genutzte Grundstück Flnr. 344, Gemarkung Mittich, nicht mehr in Anspruch genommen.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur

Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 12.5.2017 wird die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch den oben genannten Flächenentzug nicht gefährdet. Der Flächenverlust beträgt 7,6 % der anrechenbaren Betriebsfläche (Eigentum und Pacht). Durch den erheblichen Flächenentzug und bei der unterstellten Einschränkung der Viehhaltung (Mastschweine) ergibt sich laut Gutachten eine deutliche Minderung des Betriebsgewinns. Der Betrieb kann aber auch nach dem Flächenentzug eine ausreichende Eigenkapitalbildung erwirtschaften. Das Gutachterteam kommt auch zum Ergebnis, dass nach den derzeitigen Gegebenheiten eine steuerrechtliche Einstufung des landwirtschaftlichen Betriebes als Gewerbebetrieb nicht zu befürchten ist. Auf die Ausführungen unter 3.5.2.1 darf ergänzend verwiesen werden.

Die erhebliche betriebliche Betroffenheit wird nicht verkannt. Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist jedoch so groß, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt. Möglichkeiten, die Flächeninanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden nicht gesehen.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den oben genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme, für 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.

Für die etwa 900 m südöstlich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 liegende Hofstelle ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 47 dB(A) am Tage und 43 dB(A) in der Nacht für die näher an der A 94 liegende Hofstelle Immissionspunkt 64 zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 weit unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden deutlich unterschritten.

Im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen wurden die Lärmwirkungen auf die Nachbarschaft auch in Summe betrachtet. Es kommt zwar zu einer Lärmzunahme. Die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden allerdings nur in zwei Fällen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und 63) nachts überschritten. Bei den übrigen nächstgelegenen Wohnanwesen (IP 64, 65 und 68), die zusätzlich betrachtet worden sind, kommt es zwar in Summe zu einer Lärmzunahme, aber die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Dies gilt auch für die weiteren Anwesen im Bereich Afham, Mittich und Hartham.

Die geforderten aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der A 94 und der A 3 können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit der Lärm-berechnungen. Eine weitere zusätzliche Überprüfung wird deshalb nicht für erforderlich gehalten.

#### 3.5.2.1.11 **Einwender Nr. 211** (Gründerwerbsplan Blatt 1aT, lfd. Nr. 27, 30 und 32)

(Schreiben vom 2.10.2012, 17.6.2016 und 11.8.2017, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der land- und forstwirtschaftliche Betrieb ist nach dem Flächen- und Nutzungsnachweis 2016 rund 58 ha groß. Etwa 6,3 ha davon ist Forstfläche. Von der landwirtschaftlichen Fläche sind 45,4 ha verpachtet. Gut 6 ha werden im Nebenerwerb selbst bewirtschaftet.

Für den Neubau der A 94 mit PWC-Anlage wird aus dem 106.907 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 450, Gemarkung Pocking, eine Teilfläche von 14.066 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 9.143 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und 1.323 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung einer Versorgungsleitung mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Die Bedarfsfläche ist inzwischen im Eigentum des Vorhabenträgers (Tauschvertrag vom 9.6.2016). Darüber hinaus wird aus dem 404.002 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 454, Gemarkung Pocking, eine Teilfläche von 58.142 m<sup>2</sup> auf Dauer und von 21.462 m<sup>2</sup> vorübergehend und aus dem 2.735 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 455, Gemarkung Pocking, eine Teilfläche von 659 m<sup>2</sup> auf Dauer und von 1.060 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung beansprucht. Beim Grundstück Flnr. 454 werden 784 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung von Versorgungsleitungen mit einer Grunddienstbarkeit belastet. 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 Trassenführung der A 94 bei Pfaffenhof auf der Wahllinie der Raumordnung ist nicht vertretbar. Im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung und weil die Plantrasse im Vergleich zur Wahllinie der Raumordnung -die zwar auf längere Strecke unmittelbar entlang der B 12 verlaufen würde, dabei aber 700 m in Richtung Pocking ausschwenkt- auch deutlich kürzer ist, können die Grundinanspruchnahmen aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden.

Auch ein Abrücken der Autobahn vom Anwesen durch die geforderte geradere Linienführung vom Waldbereich beim Parkplatz am Planfeststellungsende

Kirchham/Tutting bis über Pfaffenhof hinaus, kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden, weil auch eine sinnvolle bzw. vertretbare Anbindung bzw. Weiterführung der bestehenden B 12 in Richtung Anschlussstelle B 12 bei Tutting sowie die Überführung der Kreisstraße PA 65 hergestellt werden müssen und darüber hinaus Eingriffe in die bestehende Mülldeponie möglichst vermieden werden sollen.

Zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer und der Einhaltung der notwendigen Ruhepausen ist am Beginn des Planfeststellungsabschnittes je eine unbewirtschaftete Rastanlage mit etwa 20 Pkw- und 20 Lkw-Stellplätzen und einem WC-Gebäude geplant. Die Lage der PWC-Anlage fügt sich in das Gesamtkonzept des Vorhabenträgers zu den bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen ein. Dieses Standortkonzept für unbewirtschaftete Rastanlagen an der A 94 sieht PWC-Anlagen im Bereich Forstinning, Unterstollnkirchen, Seibersdorf, Staudach (bei Prienbach) und westlich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking vor. Neben den PWC-Anlagen soll an der A 94 im Bereich Mülldorf am Inn eine Tank- und Rastanlage entstehen. Etwa 2,5 km nördlich der Anschlussstelle Pocking besteht an der A 3 beidseits der Autobahn eine PWC-Anlage. Die nächstgelegene Tank- und Rastanlage „Donautal“ an der A 3 befindet sich westlich von Passau (20 km von der Anschlussstelle Pocking entfernt). Südlich der Anschlussstelle Pocking bis zum Grenzübergang bei Suben (5 km) gibt es keine Rastanlage an der Autobahn.

Gemäß den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen - ERS (Ausgabe 2011) beträgt der Regelabstand zwischen den Aus- und Einfahrten von Rastanlagen und den Ein- und Ausfahrten von Knotenpunkten mind. 1.100 m. Die südliche und die nördliche PWC-Anlage können nicht, wie gefordert, weiter in östliche Richtung in die Ausbuchtung des Solarparks bzw. in das Gelände des früheren Standortübungsplatzes verschoben werden. Mit einem Abstand von rund 1.100 m zwischen der PWC-Anlage und der Anschlussstelle PA 58 wird diese Vorgabe der ERS gerade noch eingehalten. Ein Bau der nördlichen PWC-Anlage auf dem Gelände des früheren Standortübungsplatzes würde daneben den Zielen der geplanten Ausgleichsmaßnahme A13/CEF widersprechen.

Auch der geforderte Tausch der nördlich der A 94 geplanten 42 ha großen Kiebitz-Ausgleichsfläche A13/CEF mit den etwa 34 ha großen naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen A1/CEF und A5 für den Planfeststellungsabschnitt Malching - Kirchham südlich der Solaranlagen (sog. „Stocker-Variante“) kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden (3.5.2.1).

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 25.5.2017 verliert der Betrieb aus einer Betriebsfläche von 6,04 ha ca. 0,02 ha bzw. 0,31 % der anrechenbaren Fläche. Die weiteren vom Vorhaben betroffenen Eigentumsflächen sind verpachtet. Der Betrieb stellt aufgrund des anrechenbaren Umfangs von 6,04 ha keine eigenständige Existenz dar. Auf die Ausführungen unter 3.5.2.1 darf ergänzend verwiesen werden.

Soweit eingewendet wird, dass keine Betriebsaufgabe erklärt und eine Wiederaufnahme des Betriebs jederzeit wieder möglich wäre, sind entsprechend

konkrete Anhaltspunkte für eine geplante Wiederaufnahme nicht vorgetragen. Aber selbst wenn man von einer anrechenbaren Fläche von 51,41 ha ausginge und die Existenzgefährdung anders beurteilen würde, müsste auf das Planvorhaben nicht verzichtet werden, weil das öffentliche Interesse am Straßenbauvorhaben so groß ist, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt. Auch eine die betrieblichen Flächen schonendere Ausgestaltung ist nicht möglich.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den unter 3.5.1.2.2 genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat für die Bedarfsfläche aus dem Grundstück FlNr. 450 bereits Ersatzland zur Verfügung gestellt (Tauschvertrag, siehe oben). Außerdem wird auf die Nebenbestimmung unter A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat. Insoweit kann in der Planfeststellung auch nicht über die beantragte Zurverfügungstellung des an das Grundstück FlNr. 454 angrenzenden 4 m breiten Grundstücksstreifens entschieden werden.

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.

Das Brückenbauwerk über den Ausbach und den öFW FlNr. 286, Gemarkung Indling, (BWVNr. 1.2.64) erhält eine mittlere lichte Höhe von ca. 5 m. Die Brücke besteht aus zwei Brückenfeldern mit je 25 m Spannweite, ein Feld für den Ausbach, ein Feld für den öFW. Der Weg erhält im Verlegungsbereich eine Fahrbahnbreite von 3,0 m mit beidseitigen 0,5 m breiten Banketten. Die Autobahndirektion wird den öffentlichen Feld- und Waldweg BWVNr. 1.2.64 im unmittelbaren Bereich des Brückenbauwerkes BWVNr. 2.1.12 (Brücke über Ausbach) so aufweiten, dass dort Begegnungsverkehr möglich ist (A 3.9.5).

Die ursprünglich bei Bau-km 27+354 vorgesehene Geh- und Radwegunterführung wurde im Rahmen der Tekturplanung vom 10.3.2016 um ca. 70 m in Richtung Westen verschoben (Bau-km 27+288). Eine Aufweitung des mit 3 m Durchfahrthöhe und 5 m lichter Weite geplanten Bauwerkes kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden, weil sich an dieser Stelle kein öffentlicher Feld- und Waldweg befindet und damit auch keine landwirtschaftlichen Fahrzeuge die Autobahn kreuzen werden. Im Bereich Pfaffenhof kann der landwirtschaftliche Verkehr die Autobahn im Zuge der PA 65 (Bauwerk K 26/1) queren.

Für das Anwesen ergeben sich durch den Bau der A 94 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 57 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil der Nachtwert vorhabenbedingt überschritten wird und hier die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, besteht nach Maßgabe der 24. BImSchV i. V. m. der VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen (A 6.1.3).



Zusätzlicher Schutz wird durch die im Grundstückstauschvertrag vom 9.6.2016 festgehaltene Seitenablagerung von Oberboden entlang der Südseite der Autobahn auf den Grundstücken Flnr. 450 und 454 erreicht.

Die am Erörterungstermin geforderten weiteren aktiven Schutzmaßnahmen durch möglichst hohe Wallschüttungen zwischen der PA 65 und dem westlichen Solarpark können vom Vorhabenträger im Rahmen der Planfeststellung nicht verlangt werden. Nach Mitteilung des Vorhabenträgers in seiner Stellungnahme vom 30.4.2017 ist, sofern überschüssiges Material vorhanden ist, grundsätzlich eine Erweiterung der Seitenablagerungen aus Humusabtrag möglich.

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).

#### 3.5.2.1.12 **Einwender Nr. 212** (Grunderwerbsplan Blatt 4T, lfd. Nr. 29 und Blatt 5T lfd. Nr. 14)

(Schreiben vom 2.10.2012, 17.6.2016 und 6.9.2017, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Einwender bewirtschaftet den etwa 69,5 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. 3,2 ha davon ist Forstfläche. 0,65 ha landwirtschaftliche Fläche ist zugepachtet. Für den Neubau der A 94 wird aus dem 183.667 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 158, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 11.285 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 4.605 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und 187 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung einer Wasserleitung mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Darüber hinaus wird aus dem 109.787 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 314, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 18.329 m<sup>2</sup> auf Dauer und von 8.934 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. Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig.

Eine Trassenführung der A 94 mitten durch die Stadt Pocking durfte der Vorhabenträger wegen der schwerwiegenden negativen Auswirkungen, insbesondere auf die Belange des Siedlungswesens, des Lärmschutzes sowie den baulichen Umsetzungsproblemen und den Mehrkosten gegenüber der Planlösung ausscheiden (3.4.2).

Im Bereich Niederindling/Oberindling hat der Vorhabenträger die Planfeststellungstrasse entsprechend der Maßgabe 5.8 der landesplanerischen Beurteilung etwa mittig zwischen Ober- und Niederindling platziert. Die Wahllinie der Raumordnung rückt unverhältnismäßig nahe an Niederindling und Prenzing heran und hätte für die dortige Bebauung erhebliche Immissionsbelastungen zur Folge. Trassenführungen der Autobahn, bei denen nur eines der Grundstücke Flnr. 158 oder Flnr. 314 betroffen wäre, sind bei Beachtung eines ausgewogenen Linienvverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Auch der Höhenverlauf der A 94 ist ausgewogen und möglichst rücksichtsvoll gewählt. Eine tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungs-

zwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht möglich. Im Bereich Oberindling liegt die Gradiente der Autobahn etwa 1,5 m über Gelände und steigt dann langsam an. In der Weiterführung östlich von Pocking muss die A 94 über die Kreisstraße PA 57, über den Ausbach und den öFW Geisbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 sowie die GVS Gewerbepark Königswiese - B 12 und die GVS Mittich - Hartham überführt werden.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 12.5.2017 wird die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch den oben genannten Flächenentzug von 2,96 ha anrechenbarer Fläche nicht gefährdet. Der Flächenverlust beträgt 4,6 % der anrechenbaren Betriebsfläche. Durch den erheblichen Flächenentzug und bei der unterstellten Einschränkung der Viehhaltung ergibt sich laut Gutachten eine deutliche Minderung des Betriebsgewinns. Der Betrieb ist aber auch nach dem Flächenentzug in der Lage, eine ausreichende Eigenkapitalbildung zu erwirtschaften. Im Gutachten wurden bei der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes sowohl hinsichtlich der Erträge, als auch der landwirtschaftlichen Produktpreise mehrjährige Durchschnittswerte angesetzt. Bei der Gewinnermittlung wurden die zur Verfügung gestellten Buchführungsunterlagen aus den Wirtschaftsjahren 2012/2013, 2013/2014 und 2014/2015 verwendet. Das Gutachtertteam kommt zum Ergebnis, dass nach den derzeitigen Gegebenheiten eine steuerrechtliche Einstufung des landwirtschaftlichen Betriebes als Gewerbebetrieb nicht zu befürchten ist. Für das Gutachten wurde unterstellt, dass keine unwirtschaftlichen Restflächen entstehen. Durch die Grundstücksanschnidungen entstehen erhöhte Bewirtschaftungs- und Wegekosten. Diese Mehrkosten sind im Gutachten vereinfacht durch den Ansatz unverändert hoher variabler Maschinenkosten berücksichtigt. Bei der vorliegenden Größenordnung der Eigenkapitalbildung nach der Grundinanspruchnahme, kann der Betrieb auch durch die Berücksichtigung der erhöhten Bewirtschaftungs- und Wegekosten nicht in seiner Existenz gefährdet werden.

Die erhebliche betriebliche Betroffenheit wird nicht verkannt. Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist jedoch so groß, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt. Möglichkeiten, die Flächeninanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden nicht gesehen.

Für die etwa 600 m westlich der A 94 liegende Hofstelle ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 51 dB(A) am Tage und 48 dB(A) in der Nacht für das näher an der A 94 liegende Anwesen Immissionspunkt 44 in Oberindling zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 weit unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden unterschritten. Die geforderten aktiven Lärmschutzmaßnahmen können deshalb vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt. Die

Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit der Lärm-berechnungen. Eine weitere zusätzliche Überprüfung wird deshalb nicht für erforderlich gehalten.

Die Ausgleichsfläche A6 ist mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 entfallen.

Den Weg FlNr. 313, Gemarkung Indling, südlich der A 94 wird der Vorhabenträger auf Wunsch zurückbauen, wenn die straßen- und wegerechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Das nordwestliche Teilstück des Grundstücks FlNr. 314, Gemarkung Indling, ist über die FlNr. 313, Gemarkung Indling, anfahrbar. Der restliche Teil des Weges FlNr. 309, Gemarkung Indling, wird im Rahmen der Tekturplanung zurückgebaut und kann vom Vorhabenträger den Grundanliegern als Tauschland angeboten werden (A 6.1.6).

Der öFW FlNr. 315, Gemarkung Indling, wird an den neuen Weg (BWVNr. 1.1.23) bzw. dann an den Weg FlNr. 286, Gemarkung Indling, angebunden. Einen Ausbau des Grasweges FlNr. 315, Gemarkung Indling, hat die Autobahndirektion zugesagt (A 6.1.6). Der Ausbau hat in Abstimmung mit der Gemeinde und den Beteiligten nach Art. 54 BayStrWG zu erfolgen.

Auch das kurze Reststück des öFW FlNr. 164, Gemarkung Indling, wird nach der Tekturplanung von 2016 zurückgebaut.

Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen in Abstimmung mit der Stadt Pocking und den Grundstücksanliegern prüfen, ob und wie weit der öFW FlNr. 167, Gemarkung Indling sowie der öFW FlNr. 172, Gemarkung Indling, im Hinblick auf die künftigen Grundstückszuschnitte angepasst oder auch zurückgebaut werden können, sofern die straßen- und wegerechtlichen Voraussetzungen vorliegen (A 6.1.6).

Zu den Hinweisen und Forderungen bezüglich der jagdlichen Belange darf insbesondere auf die Ausführungen unter 3.4.9.4 sowie nachfolgend unter 3.5.2.22 (Jagdgenossenschaft Pocking) verwiesen werden.

Die Errichtung von Wildschutzzäunen kann dem Straßenbaulastträger 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.

Nach den festgestellten Planunterlagen (1. Tektur vom 10.3.2016) sind jagdliche Regelungen nur für die Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking vorgesehen (Unterlage 12.1T, Anhang Kap. 4.2, Maßnahmenformblatt A13/CEF). Danach soll zur Erreichung der naturschutzfachlichen Entwicklungsziele sowie zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch jagdliche Handlungen im Bereich der Kiebitz-Ausgleichsfläche über Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger als Grundeigentümer und dem Jagdpächter/den Jagdberechtigten sichergestellt werden, dass keine Fütterungsstellen angelegt und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers errichtet werden.

Jagdliche Einschränkungen erfolgen in dem Zeitraum März bis Juli. In dieser Zeit ist auf der Maßnahmenfläche A13/CEF (in Rücksprache mit der unteren und der

höheren Naturschutzbehörde) nur die gezielte Prädatorenbekämpfung im Hinblick auf Wiesenbrüter zulässig. Beutegreifer sind damit auf der Maßnahmefläche nicht von der Jagd ausgenommen.

Die jagdlichen Regelungen sind zur Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme erforderlich. Sie beschränken sich auf das notwendige Maß, um die Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme zu sichern, und sind nicht unverhältnismäßig belastend. Auch im Hinblick auf Wildschadens- und Tierseuchenbelange sind die Regelungen sachgerecht.

Die Straßenüberführungen über die A 94 werden auch für den Begegnungsfall mit den heute zulässigen großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausreichend breit dimensioniert. Der Vorhabenträger wird bei den Überführungen der Gemeindeverbindungsstraßen die nutzbare Breite der Rampen durch Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken vergrößern (Zusage A 3.9.3).

Auch das anzupassende landwirtschaftliche Wegenetz wird hinsichtlich Breite und Fahrbahnaufbau und Kurvenradien durch den 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 während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen sind vom 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).

Beim Aufstellen der Straßenbeschilderung im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen hat der Vorhabenträger 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 (A 3.7.10).

Die Ausgleichsfläche A11/CEF (Planung von 2012) ist im Zuge der 1. Tekturplanung von 2016 entfallen. Der Ausgleich erfolgt nun auf dem früheren Standortübungsplatzgelände. Die geplante Ausgleichsmaßnahme A13/CEF ist für die Schaffung von optimiertem Lebensraum für den Kiebitz und weitere Vogelarten der Agrarlandschaft (u. a. Feldlerche und Wachtel) notwendig. Mit den auf der Fläche vorgesehenen sog. „vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen“ A13/CEF sollen die durch Bau und Betrieb der A 94 bedingten unvermeidbaren umfangreichen Beeinträchtigungen von Brutpaaren des Kiebitz ausgeglichen und damit artenschutzrechtliche Verbotsstatbestände des Schädigungsverbotes gemäß § 44 BNatSchG vermieden werden (siehe Maßnahmenblatt A13/CEF, Anhang 4 LBP, Seite 53).

#### 3.5.2.1.13 **Einwender Nr. 213** (Grunderwerbsplan Blatt 4T, lfd. Nr. 32)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Die Einwenderin bewirtschaftet mit ihrem Ehemann einen rund 76 ha großen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Von dieser Betriebsfläche sind 22 ha zugepachtet. Bewirtschaftet wird ferner eine Forstfläche von 4 ha.

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 durch die Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert. Weil die Seitenentnahme Prenzing entfällt und die Gewinnung von Schüttmaterial für den Autobahnbau nun auf dem Gelände des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking vorgesehen ist, muss das Grundstück Flnr. 180, Gemarkung Indling (18,4 ha), nicht mehr in Anspruch genommen werden.

Von der Straßenbaumaßnahme betroffen ist nach der Tekturplanung das 26.386 m<sup>2</sup> große Grundstück Flnr. 160, Gemarkung Indling, von dem eine Teilfläche von 4.237 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt wird. Außerdem werden 1.098 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Diese Grundinanspruchnahme lässt 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 südöstlich der A 94 verbleibende unwirtschaftliche Restfläche von Flnr. 160 wird der Vorhabenträger auf Verlangen übernehmen (Zusage A 6.1.7).

Auf die Ausgleichsmaßnahme A7 (Waldneuschaffung) kann nicht verzichtet werden. Wie unter 6.1.7 festgehalten ist, wird die Autobahndirektion Südbayern aber im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen nochmals prüfen, inwieweit die auf der Restfläche des Nachbargrundstücks Flnr. 165, Gemarkung Indling, geplante Ausgleichsmaßnahme A7 umsitiert und die Fläche als Ersatzland angeboten werden kann.

Für das etwa 680 m östlich der A 94 liegende Anwesen ergeben sich für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 48 dB(A) am Tage und 45 dB(A). Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Diese Grenzwerte und auch die niedrigeren Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden unterschritten. Die geforderte Verlängerung der bis Bau-km 33+310 geplanten Seitenablagerung bis zur Rampe der Kreisstraßenüberführung PA 56 kann deshalb vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Auf die Ausführungen zum Verkehrslärmschutz unter 3.4.4.1 darf ergänzend verwiesen werden.

#### 3.5.2.1.14 **Einwender Nr. 214** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 58)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Einwender bewirtschaftet den 34,3 ha großen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Davon sind 17 ha zugepachtet. Für den Neubau der A 94 wird im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 aus dem 14.273 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 419, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 3.107 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 1.582 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die Grundinanspruchnahme lässt 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.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes ist nach dem vorliegenden Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 12.5.2017 (der

Flächenentzug beträgt unter Berücksichtigung einer unwirtschaftlichen Restfläche von 0,42 ha 4,8 % der anrechenbaren Betriebsfläche bzw. 2,3 % der Gesamtbetriebsfläche) bei betriebswirtschaftlicher Betrachtung nicht auszugehen, weil der Betrieb aufgrund seiner relativ geringen Flächenausstattung keine eigenständige Existenz darstellt. Auf die Ausführungen unter 3.5.1.1 und 3.5.2.1 darf ergänzend verwiesen werden.

Aber auch wenn man davon ausgeht, dass der Betrieb eine erhebliche Einkommensquelle für den Lebensunterhalt bildet und insofern eine Existenzgefährdung unterstellt, müsste hier auf das Planvorhaben nicht verzichtet werden. Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist so groß, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt. Möglichkeiten, die Flächeninanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden nicht gesehen.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den unter 3.5.1.2.2 genannten Gründen grundsätzlich aus. Die Autobahndirektion Südbayern hat sich aber weiterhin nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (A 3.7.1).

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.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die nordwestlich der A 94 verbleibende unwirtschaftliche Restfläche von FlNr. 419, Gemarkung Indling, auf Verlangen des Grundeigentümers zu übernehmen (A 6.1.8). Die südöstlich der A 94 verbleibende Restfläche kann nach Meinung der Planfeststellungsbehörde aufgrund der Grundstücksgröße und des Zuschnittes auch weiterhin sinnvoll bewirtschaftet werden.

Der zur Bewältigung des Mehrverkehrs durch Baulandausweisungen geforderte durchgängige Ausbau des öFW FlNr. 436, Gemarkung Indling, zwischen Bau-km 36+045 und Bau-km 37+603 kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden, weil keine notwendige Folgemaßnahme des Autobahnbaus vorliegt.

Für die etwa 1,6 km südöstlich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 liegende Hofstelle ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von wesentlich näher an der A 94 und auch näher an der A 3 liegenden Hofstellen zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 weit unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen wurden die Lärmwirkungen auf die Nachbarschaft auch in Summe betrachtet. Es kommt zwar zu einer Lärmzunahme. Die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden allerdings nur in zwei Fällen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und 63) nachts überschritten. Bei den übrigen nächstgelegenen Wohnanwesen (IP 64, 65 und 68), die zusätzlich betrachtet

worden sind, kommt es zwar in Summe zu einer Lärmzunahme, aber die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Dies gilt auch für die weiteren Anwesen im Bereich Afham, Mittich und Hartham. Ein Anspruch auf aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen ist daher nicht gegeben. Auch bei Betrachtung der Lärmwirkungen im Einwirkungsbereich der Autobahnkreuzung in Summe werden die Lärmvorsorgewerte eingehalten.

Soweit eine Entschädigung für die Wertminderung des Anwesens gefordert wird, kann dem nicht entsprochen werden, weil das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird. Da aus diesem Grundstück keine Grundabtretung erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Entscheidung über Entschädigungsansprüche zuständig.

#### 3.5.2.1.15 **Einwender Nr. 215** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 8 und 29)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Die Einwender bewirtschaften einen 46,5 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Von den 46,5 ha Fläche sind 2,4 ha Wald, 6,3 ha landwirtschaftliche Fläche ist zugepachtet. Für den Neubau der A 94 wird aus dem 78.756 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 310, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 18.031 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 4.946 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Darüber hinaus wird aus dem 6.568 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 1082, Gemarkung Indling, für die Umleitung des Verkehrs der B 12 während der Bauzeit eine Teilfläche von 466 m<sup>2</sup> vorübergehend beansprucht. Vom Vorhaben betroffen ist ferner das Pachtgrundstück Flnr. 388, Gemarkung Indling, aus dem 6.410 m<sup>2</sup> auf Dauer und 1.737 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Die 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.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 12.5.2017 ist die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch den oben genannten Flächenentzug gefährdet. Die Autobahndirektion wird deshalb im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete Ersatzfläche anbieten (A 6.1.9). 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. Auch eine die betrieblichen Flächen schonendere Ausgestaltung ist nicht möglich.

Die östlich der A 94 verbleibende Restfläche erhält einen ungünstigen Zuschnitt, kann aber nach Meinung der Planfeststellungsbehörde aufgrund der Grundstücksgröße auch weiterhin sinnvoll bewirtschaftet werden. Über die Übernahme von Restflächen wird nicht in der Planfeststellung entschieden.

Wie gefordert, wird laut der Tekturplanung vom 10.3.2016 der öFW Flnr. 309, Gemarkung Indling, an die Böschung der A 94 gelegt und an den öFW Flnr. 286 angeschlossen.

Das Brückenbauwerk über den Ausbach und den öFW Flnr. 286, Gemarkung Indling, (BWVNr. 1.2.64) erhält eine mittlere lichte Höhe von ca. 5 m. Die Brücke besteht aus zwei Brückenfeldern mit je 25 m Spannweite, ein Feld für den Ausbach, ein Feld für den öFW. Der Weg erhält im Verlegungsbereich eine Fahrbahnbreite von 3,0 m mit beidseitigen 0,5 m breiten Banketten. Die Autobahndirektion wird den öffentlichen Feld- und Waldweg BWVNr. 1.2.64 im unmittelbaren Bereich des Brückenbauwerkes BWVNr. 2.1.12 (Brücke über Ausbach) so aufweiten, dass dort Begegnungsverkehr möglich ist (A 3.9.5).

Die nicht mehr benötigten Teile des Weges Flnr. 309 werden nach der Tekturplanung vom Vorhabenträger zurückgebaut und können den Grundanliegern als Tauschland angeboten werden. Die Autobahndirektion wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen auch prüfen, ob der westlich der A 94 geforderte kurze Stichweg vom öFW Flnr. 286 aus bis zur Grundstücksgrenze von Flnr. 310 in Abstimmung mit dem Grundeigentümer Flnr. 311 hergestellt werden kann (A 6.1.9).

Eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung hat der Vorhabenträger sicherzustellen (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.

Der geforderte generelle Verzicht auf eine Bepflanzung der Böschungen der Autobahn ist nicht möglich, weil die Bepflanzung zur landschaftsgerechten Einbindung der Straße in die Landschaft notwendig ist. Es handelt sich um Minimierungsmaßnahmen in Bezug auf das Landschaftsbild, durch die weiterer Ausgleichsflächenbedarf vermieden werden soll. Im Bereich des Grundstückes Flnr. 1082 ist laut den Planunterlagen entlang der künftigen B 388 eine Bepflanzung nicht vorgesehen. Die im Bereich des Grundstückes Flnr. 310 vorgesehene Bepflanzung ist zur Einbindung des Autobahndammes in die Landschaft erforderlich (Langeplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Unterlage 12.3T, Blatt 3, Maßnahme G1). Unzumutbare Nachteile sind durch die geplante Bepflanzung wegen dem Abstand zwischen Grundstücksgrenze und Bepflanzung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu befürchten. Auf die Nebenbestimmung A 3.7.4 wird ferner hingewiesen.

Im Bereich Niederindling/Oberindling hat der Vorhabenträger die Planfeststellungstrasse etwa mittig zwischen Ober- und Niederindling platziert. Die Wahllinie der Raumordnung rückt unverhältnismäßig nahe an Niederindling und Prenzing heran und hätte für die dortige Bebauung erhebliche Immissionsbelastungen zur Folge. Auch der Höhenverlauf der A 94 ist ausgewogen und möglichst rücksichtsvoll gewählt. Eine tiefer liegende Gradienten- bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht möglich. Im Bereich Oberindling liegt die Gradienten der Autobahn etwa 1,5 m über Gelände und steigt dann langsam an. In der Weiterführung östlich von Pocking muss nämlich die A 94 über die Kreisstraße PA 57, über den Ausbach und den öFW Geislbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 sowie die GVS Gewerbestraße Königswiese - B 12 und die GVS Mittich - Hartham überführt werden.



Für die etwa 650 m westlich der A 94 liegende Hofstelle in Oberindling ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 49 dB(A) am Tage und 46 dB(A) in der Nacht für das etwa gleich weit von der A 94 entfernt liegende Anwesen Immissionspunkt 45 zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 weit unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden unterschritten. Die geforderten aktiven Lärmschutzmaßnahmen können deshalb vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt. Eine gutachtliche Überprüfung wird nicht für erforderlich gehalten.

#### 3.5.2.1.16 **Einwender Nr. 216** (Grunderwerbsplan Blatt 4T, lfd. Nr. 27 und 33)

(Schreiben vom 7.9.2012 sowie vom 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Einwender bewirtschaftet einen rund 74 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Etwa 6,7 ha davon ist Wald. Von der Betriebsfläche sind ca. 11 ha zugepachtet. Für den Neubau der A 94 mit Überführung der Kreisstraße PA 56 wird aus dem 312.875 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 171, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 31.920 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 12.562 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und 24 m<sup>2</sup> mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Darüber hinaus wird aus dem 95.621 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 258, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 507 m<sup>2</sup> auf Dauer und von 1.092 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung beansprucht. Auch bei diesem Grundstück werden 30 m<sup>2</sup> mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Die erheblichen Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig. Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig.

Insbesondere kann die Trasse der A 94 nicht, wie gefordert, aus dem Grundstück Flnr. 171 herausgelegt bzw. weiter nach Westen in Richtung Oberindling verschoben werden. Der Vorhabenträger hat die Plantrasse entsprechend der Maßgabe 5.8 der landesplanerischen Beurteilung etwa mittig zwischen Ober- und Niederindling platziert. Das ist nachvollziehbar, weil die Wahllinie der Raumordnung unverhältnismäßig nahe an Niederindling und Prenzing heranrückt und für die dortige Bebauung erhebliche Immissionsbelastungen zur Folge hätte. Auch das Grundstück Flnr. 171 wäre erheblich stärker betroffen gewesen, weil es fast mittig durchschnitten würde.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 13.5.2017 wird die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch den oben genannten Flächenentzug nicht gefährdet. Der Flächenverlust beträgt unter Berücksichtigung einer unwirtschaftlichen Restfläche von etwa 0,14 ha im vom Grundstück Flnr. 171 abgeschnittenen Grundstücksteil (insgesamt 1,94 ha) westlich der A 94, 6,1 % der anrechenbaren Betriebsfläche (Eigentum und Pacht). Die ursprünglich vorgesehene

Ausgleichsmaßnahme A6 ist mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 entfallen. Durch den erheblichen Flächenentzug ergibt sich laut Gutachten eine deutliche Minderung des Betriebsgewinns. Der Betrieb kann aber auch nach dem Flächenentzug eine ausreichende Eigenkapitalbildung erwirtschaften.

Das Gutachtertteam kommt auch zum Ergebnis, dass nach den derzeitigen Gegebenheiten eine steuerrechtliche Einstufung des landwirtschaftlichen Betriebes als Gewerbebetrieb nicht zu befürchten ist. Auf die Ausführungen unter 3.5.2.1 darf ergänzend verwiesen werden.

Die erhebliche betriebliche Betroffenheit wird nicht verkannt. Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist jedoch so groß, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt. Möglichkeiten, die Flächeninanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden nicht gesehen.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den oben genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

Über den Antrag auf Übernahme der westlich der A 94 verbleibenden etwa 1,92 ha großen Fläche des Grundstücks FlNr. 171 kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden (3.5.1.2.1). Soweit keine Übernahme durch den Vorhabenträger erfolgt, ist darauf hinzuweisen, dass diese Fläche künftig über den öFW BWVNr. 1.2.57 erschlossen wird.

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme, für Durchschneidungen sowie Mehrwege bei der Bewirtschaftung, sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungs-festsetzungsverfahren zu regeln.

#### 3.5.2.1.17 **Einwender Nr. 217** (Grunderwerbsplan Blatt 3T, lfd. Nr. 30)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Die Einwender bewirtschaften einen 140 ha großen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. 42 ha Fläche stehen im Eigentum. Für den Neubau der A 94 wird aus dem 47.898 m<sup>2</sup> großen Grundstück FlNr. 1655, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 1.243 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 1.222 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die Grundinanspruchnahme lässt 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 Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den unter 3.5.1.2.2 genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat sich aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (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.

Für die etwa 500 m südöstlich der A 94 liegende Hofstelle in Pfaffing ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 51 dB(A) am Tage und 48 dB(A) in der Nacht für das näher an der A 94 liegende Anwesen Immissionspunkt 25 zeigt, durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der geplanten Seitenablagerungen (siehe Planunterlage 11.2, 2T) für das Prognosejahr 2030 weit unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel. Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden unterschritten.

Um den Autobahnlärm zu minimieren und das Landschaftsbild möglichst gering zu beeinträchtigen hat der Vorhabenträger die Gradienten der Autobahn so tief wie möglich gelegt. Die Autobahn liegt im Bereich Pfaffing unter Geländehöhe und es sind Seitenablagerungen mit Oberboden geplant.

Soweit eine Entschädigung für die Wertminderung des Anwesens gefordert wird, kann dem nicht entsprochen werden, weil das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird. Da aus diesem Grundstück keine Grundabtretung erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Entscheidung über Entschädigungsansprüche zuständig.

Eine unzumutbare Verschattung oder sonstige unzumutbare Nachteile (Verunkrautung, Schädlingsbefall) für das Grundstück FlNr. 1655 sind nicht zu befürchten. Die Autobahn schneidet das Grundstück an der nördlichen Grundstücksgrenze an und zwischen Lärmschutzwand und Grundstück liegt der geplante öFW BWVNr. 1.1.20.

Der Forderung, im Überführungsbereich der GVS Pfaffing - Wollham über die A 94 eine befahrbare Straßenbreite von mind. 8 m vorzusehen, kann nicht entsprochen werden. Die Gemeindeverbindungsstraße erhält in Anlehnung an die Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS-Q einen Regelquerschnitt RQ 7,5. Die befestigte Fahrbahnbreite beträgt 5,5 m mit beidseitigen Banketten von 1,0 m (die Fahrbahnbreite auf dem Brückenbauwerk beträgt 6,5 m). Durch die Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken im Rampenbereich wird die nutzbare Breite für den Begegnungsfall erhöht (A 3.9.3).

Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen in Abstimmung mit der Stadt Pocking und den Grundstücksanliegern prüfen, ob und wie weit der öFW FlNr. 1654, Gemarkung Indling, im Hinblick auf die künftigen Grundstückszuschnitte angepasst oder zurückgebaut und den Grundanliegern ggf. als Tauschland angeboten werden kann (A 6.1.10).

#### 3.5.2.1.18 **Einwender Nr. 218** (Grunderwerbsplan Blatt 1aT, lfd. Nr. 24 und 4T lfd. Nr. 10 und 11)

(Schreiben vom 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Für den Neubau der A 94 mit anzupassendem untergeordnetem Straßennetz werden aus dem Grundstück FlNr. 69, Gemarkung Indling, 820 m<sup>2</sup> auf Dauer

benötigt. Außerdem werden 959 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitstreifen in Anspruch genommen und 257 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung einer Abwasserdruckleitung mit einer Dienstbarkeit belastet. Auch beim Grundstück FlNr. 70/1, Gemarkung Indling, werden 36 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitstreifen in Anspruch genommen und 41 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung der Abwasserdruckleitung mit einer Dienstbarkeit belastet. Beim Grundstück FlNr. 1017, Gemarkung Kühnham, wird ebenfalls eine Teilfläche von 64 m<sup>2</sup> mit einer Dienstbarkeit zur dinglichen Sicherung von Ver- und Entsorgungsleitungen belastet. Ferner ist das Grundstück FlNr. 173, Gemarkung Indling, betroffen. Aus dem 147.396 m<sup>2</sup> großen Grundstück wird eine Teilfläche von 5.746 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 3.828 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und 1.466 m<sup>2</sup> werden für die dingliche Sicherung einer Versorgungsleitung mit einer Grunddienstbarkeit belastet.

Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern (3.4.2). Die Kreisstraße PA 56 muss angehoben und über die A 94 überführt werden. Die Trasse wurde bestandsorientiert geplant. Auch die geplanten Ver- und Entsorgungsleitungen der PWC-Anlage sind notwendig und wurden möglichst eingriffsschonend platziert.

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.

**3.5.2.1.19 Einwender Nr. 219** (Grunderwerbsplan Blatt 1aT, lfd. Nr. 26 und Blatt 1bT für vorläufige Verkehrsanbindung B 12, lfd. Nr. 13)

(Schreiben vom 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Für den Neubau der A 94 wird beim Grundstück FlNr. 1022, Gemarkung Kühnham, eine Teilfläche von 1.260 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung von Ver- und Entsorgungsleitungen mit einer Dienstbarkeit belastet. Am Beginn des Planfeststellungsabschnitts schließt die A 94 an den im Bau befindlichen Neubauabschnitt Malching - Kirchham an. Soweit dieser Autobahnabschnitt nicht gleichzeitig oder früher als das Planvorhaben fertiggestellt wird, ist eine vorübergehende Überleitung zwischen der A 94 und der bestehenden B 12 notwendig. In diesem Fall wird beim Grundstück FlNr. 1028, Gemarkung Kühnham, eine Teilfläche von 43 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit beansprucht.

Die Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern (3.4.2). Die geplanten Ver- und Entsorgungsleitungen der PWC-Anlage sind notwendig und wurden möglichst eingriffsschonend platziert.

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 Straßenbau-

lastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

**3.5.2.1.20 Einwender Nr. 220** (Grunderwerbsplan Blatt 3T, lfd. Nr. 32)

(Schreiben vom 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Für den Neubau der A 94 mit anzupassendem untergeordnetem Straßennetz wird aus dem Grundstück FlNr. 1656, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 573 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 1.088 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern (3.4.2). Die Gemeindeverbindungsstraße Spitzöderweg muss angehoben und über die A 94 überführt werden. Die Trasse wurde vom Vorhabenträger eingriffsschonend möglichst bestandsorientiert platziert.

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.

**3.5.2.1.21 Einwender Nr. 221** (Grunderwerbsplan Blatt 6T, lfd. Nr. 13, 22 und 32)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Einwender bewirtschaftet einen 100 ha großen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. 42 ha Fläche stehen im Eigentum. Für den Neubau der A 94 werden südlich des künftigen Autobahnkreuzes A 3/A 94 aus den Grundstücken FlNr. 340, 342 und 344, je Gemarkung Mittich, insgesamt 5.301 m<sup>2</sup> auf Dauer für den Anbau von Verteilerfahrbahnen an der A 3 sowie für den Neubau der Brücke (Bauwerk K 229) einschließlich Rampen im Zuge der GVS Gewerbepark Königswiese - Afham benötigt. Außerdem werden 11.091 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und 34 m<sup>2</sup> mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Diese 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 geplanten Verteilerfahrbahnen im Zuge der A 3 stellen die Verbindung zwischen den Ein- bzw. Ausfahrbereichen und den Verbindungsrampen zur A 94 her. Sie sind aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit im Bereich des Autobahnkreuzes notwendig. Die Überführung der GVS Gewerbepark Königswiese - Afham über die A 3 erfolgt eingriffsschonend an gleicher Stelle wie die bisher vorhandene Überführung.

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 aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (A 3.7.1).

Für die etwa 650 m südöstlich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 liegende Hofstelle in Afham ergeben sich durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030

Beurteilungspegel von 47 dB(A) am Tage und 43 dB(A) in der Nacht (Immissionspunkt 64). Die Pegel liegen weit unter den Grenzwerten.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden deutlich unterschritten.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen wurden die Lärmwirkungen auf die Nachbarschaft auch in Summe betrachtet. Es kommt zwar zu einer Lärmzunahme. Die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden allerdings nur in zwei Fällen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und 63) nachts überschritten. Bei den übrigen nächstgelegenen Wohnanwesen (IP 64, 65 und 68), die zusätzlich betrachtet worden sind, kommt es zwar in Summe zu einer Lärmzunahme, aber die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Dies gilt auch für die weiteren Anwesen im Bereich Afham, Mittich und Hartham. Auch bei Betrachtung der Lärmwirkungen im Einwirkungsbereich der Autobahnkreuzung in Summe werden die Lärmvorsorgewerte eingehalten.

Die südlich der B 512 geforderten aktiven Lärmschutzmaßnahmen sowie passive Lärmschutzmaßnahmen für die Bestandsgebäude können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Soweit eine Entschädigung für die Wertminderung des Anwesens gefordert wird, kann dem nicht entsprochen werden, weil das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird. Da aus diesem Grundstück keine Grundabtretung erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Entscheidung über Entschädigungsansprüche zuständig.

Im Rahmen der Planfeststellung für den Neubau der A 94 kann über Erweiterungen der bestehenden Solarparke Afham I und II nicht entschieden werden. Solarmodule müssen im Zuge des Planvorhabens nicht entfernt werden.

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.

#### 3.5.2.1.22 **Einwender Nr. 222**

(Schreiben vom 19.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, hat der Vorhabenträger nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße geplant, über die der zwischen-gemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickelt werden kann. Diese Straße wird entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße

gewidmet. Sie beginnt am Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/ B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bereits bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90, Aufstufung zur Kreisstraße) in die Kreisstraße PA 7 bzw. die B 512.

Die geforderte Führung des nicht autobahnfähigen Verkehrs auf einer nördlich des Gewerbegebietes Hartham neu zu bauenden Straße kann wegen der zu erwartenden geringen Verkehrsbelastung von etwa 700 Fahrzeugen/Tag auf der künftigen Kreisstraße (Prognosejahr 2030, Verkehrsuntersuchung Prof. Kurzak) vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Über die vorhandene, mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m, einem Grünstreifen mit 1,5 m und einem Geh- und Radweg mit einer Breite von 2 m, gut ausgebauten und auch übersichtlichen Straße kann dieses Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Erschließungsfunktion der Straße im Bereich des Gewerbegebietes Hartham verkehrssicher und leistungsfähig abgewickelt werden. Zuständiger Straßenbaulastträger und damit allein für den künftigen Unterhalt der Straße zuständig ist für die Kreisstraße der Landkreis Passau. Bei einem Wechsel der Straßenbaulast geht gemäß BayStrWG (Art. 11) mit der Straßenbaulast das Eigentum des bisherigen Trägers der Straßenbaulast an der Straße und an den zu ihr gehörigen Anlagen und alle Rechte und Pflichten, die mit der Straße in Zusammenhang stehen, ohne Entschädigung auf den neuen Straßenbaulastträger über.

Bei der Planlösung werden neben der bestehenden Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham die B 12alt und die GVS Goder - Wehrhäuser weitest möglich mit einbezogen. Die Grundinanspruchnahmen werden dadurch minimiert, genauso die Eingriffe in Überschwemmungsgebiete. Auch Eingriffe in Natur- und Landschaft und zusätzliche Immissionsbelastungen von Wohnanwesen werden weitgehend vermieden und es werden erhebliche Kosten eingespart.

Der Vorhabenträger hat auch Trassenführungen südlich der A 94 unter Einbeziehung der Überführung der GVS Gewerbepark Königswiese - Afham (K 229) untersucht. Auch diese Lösungen wären mit erheblichen Eingriffen in landwirtschaftliche Grundstücke sowie in das Überschwemmungsgebiet des Inn verbunden. In Mittich wären mehrere unmittelbar anliegende Wohnanwesen durch zusätzliche Immissionen betroffen.

Über Rückerstattungsansprüche von an die Gemeinde gezahlten Erschließungsbeiträgen wird nicht in der Planfeststellung entschieden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen die Sach- und Rechtslage zu dem Zeitpunkt maßgeblich ist, an dem die Beitragspflicht entstanden ist. Ändert sich später der Straßenstatus, lässt das nicht mehr die Grundlage für die bereits entstandene Beitragspflicht entfallen. Auch ein nachträglicher (Teil-)erlass ist nicht begründet, da die Aufstufung die zuvor eröffnete beitragsrelevante Nutzbarkeit des - gewerblich nutzbaren und damit von einer guten Verkehrsanbindung grundsätzlich profitierenden - Anliegergrundstücks fortbestehen lässt.

Erschließungsbeiträge fallen für die erstmalige Herstellung einer Erschließungsstraße an. Diese Leistung ist auch erbracht worden. Die Gemeinde Neuhaus a. Inn hat eine funktionsgerechte Straße zur Verfügung gestellt. Insoweit ist die Gemeinde Neuhaus a. Inn ihrer Erschließungspflicht nachgekommen. Die Erschließungsfunktion der Straße für den Gewerbebetrieb bleibt auch nach wie vor erhalten.

Von schwerwiegenden Eingriffen in die vorhandene Betriebsstruktur für den Betrieb auf Flnr. 429/2 im Gewerbegebiet Hartham ist nicht auszugehen. Weil die

befürchtete enorme Verkehrszunahme nicht eintreten wird, kann nicht von erhöhten Unfall- und Sicherheitsrisiken im Gewerbegebiet ausgegangen werden. Auch die geltend gemachten unzumutbaren Mehrbelastungen durch Lärm und Staub sowie Verkehrswertminderungen der anliegenden Grundstücke sind nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter 3.5.1.2.5 wird verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen wegen befürchteter betrieblicher Nachteile ist auch festzustellen, dass aus einem bestehenden Anliegergebrauch kein Anspruch auf einen unveränderten Fortbestand einer für die eigenen Belange als günstig empfundenen Verkehrsanbindung bzw. Verkehrssituation hergeleitet werden kann. Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Wegeverbindung bildet regelmäßig keine in den Schutz des Anliegergewerbebetriebes einzubeziehende Rechtsposition. Als Anlieger einer für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straße besteht lediglich ein Anspruch darauf, dass eine genügende Verbindung mit dem unmittelbar vor dem Anliegergrundstück gelegenen Straßenteil erhalten und dessen Anbindung an das öffentliche Wegenetz gewährleistet bleibt. Hat sich ein Gewerbebetrieb in seinen Strukturen oder Abläufen auf eine bestimmte Verkehrsanbindung oder Verkehrssituation eingestellt, rechtfertigt dies allein nicht, diesen dem Betrieb nach der Art seiner jeweiligen Unternehmensplanung zukommenden Lagevorteil in den Schutz der Eigentumsgarantie einzubeziehen.

Zur hilfsweisen Forderung, dass die Zufahrt zu dem Betriebsgrundstück rechtlich und tatsächlich während und nach der Maßnahme auf ganzer Grundstücksbreite sicherzustellen ist, wird festgestellt, dass im Bereich des Betriebsgeländes keine baulichen Eingriffe in die bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham vorgesehen bzw. erforderlich sind. Die Zulässigkeit von Zufahrten richtet sich nach den Regelungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG).

Die geltend gemachten Anliegerinteressen wurden in die Abwägung eingestellt. Nachteile, die eine Umplanung erfordern oder einen Entschädigungsanspruch der Anlieger begründen würden, sind jedoch nicht ersichtlich. Auch der Verweis auf die erbrachten Erschließungsbeiträge begründet keine andere Entscheidung.

#### 3.5.2.1.23 **Einwender Nr. 223** (Grunderwerbsplan Blatt 3T, lfd. Nr. 31)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Für den Neubau der A 94 mit Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Spitzöderweg wird aus dem 263.650 m<sup>2</sup> großen Hofanschlussgrundstück FlNr. 1658, Gemarkung Indling, eine Fläche von insgesamt 54.222 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 15.571 m<sup>2</sup> als Arbeitsstreifen sowie für die vorübergehende Umleitung des Verkehrs der GVS während der Baudurchführung in Anspruch genommen. Die landwirtschaftliche Fläche wird nicht selbst bewirtschaftet, sie ist verpachtet. Die erhebliche Grundinanspruchnahme von fast 20 % der Gesamtbetriebsfläche lässt sich nicht vermeiden oder verringern (3.4.2). Insbesondere kann die A 94 nicht, wie gefordert, stärker von der Hofstelle mit Gästehaus abgerückt und der Eingriff in das Grundstück FlNr. 1658 vermieden werden, weil die Autobahn dabei unvertretbar nahe an die Orte Prenzing und Niederindling hinrücken würde. Die Gemeindeverbindungsstraße Spitzöderweg muss im Zuge des Autobahnbaus angehoben und über die A 94 überführt werden. Die Trasse der GVS wurde eingriffsschonend platziert.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigen Gutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur



Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 25.5.2017 sind die landwirtschaftlichen Nutzflächen des etwa 28 ha großen Betriebes seit 2015 verpachtet. Der Betrieb stellt keine eigenständige Existenz dar. Auf die Ausführungen unter 3.5.2.1 darf ergänzend verwiesen werden. Zur Absicherung des Gutachtens wurde vom Gutachterteam eine mögliche künftige Bewirtschaftung des Betriebes im Rahmen eines reinen Marktfruchtanbaus geprüft. Mit dem dabei errechneten Gewinn wäre eine Deckung der durchschnittlichen Lebenshaltungskosten und eine zusätzliche Bildung von Eigenkapital nicht möglich.

Die erhebliche betriebliche Betroffenheit wird nicht verkannt. Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist jedoch so groß, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt. Möglichkeiten, die Flächeninanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden nicht gesehen.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den oben genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

Über den Antrag auf Übernahme der östlich der A 94 verbleibenden Teilfläche des Grundstücks Flnr. 1658 kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden (3.5.1.2.1). Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme, für 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.

Für die etwa 300 m westlich der A 94 liegende Hofstelle in Edt ergeben sich durch den Neubau der Autobahn bei Berücksichtigung der geplanten Seitenablagerungen (siehe Planunterlage 11.2, 3T) für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 52 dB(A) am Tage und 50 dB(A) in der Nacht. Diese liegen deutlich unter den Grenzwerten. Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht.

Der Vorhabenträger kann deshalb nicht verpflichtet werden, die zwischen Bau-km 30+925 und 31+960 geplante Seitenablagerung mindestens 4 m hoch auszubilden. Anzumerken ist, dass die Gradienten der Autobahn im Bereich Edt etwa 1,5 m unter Geländeoberkante verläuft und der Vorhabenträger laut den Planunterlagen einen 3 m hohen Erdwall (über Gelände) aus Überschussmassen herstellen wird. Bei der schalltechnischen Berechnung wurde die Höhe des Erdwalles um 50 cm niedriger angesetzt, um auch bei möglicherweise auftretenden Setzungen auf der sicheren Seite zu sein. Die Seitenablagerungen mit Lärmschutzfunktion werden bepflanzt bzw. landschaftsgerecht gestaltet (siehe Maßnahme G2, Unterlage 12.3T).

Die Befürchtung, dass durch den Neubau der A 94 empfindliche Einbußen beim Gästebetrieb und eine Wertminderung für das Gästehaus eintreten werden, 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). Auf die Ausführungen unter 3.5.1.2.5 wird Bezug genommen.

**3.5.2.1.24 Einwender Nr. 224** (Grunderwerbsplan Blatt 4T, lfd. Nr. 26 und 39)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 geändert bzw. ergänzt (Tekturplanung vom 10.3.2016). Durch Verzicht auf die Seitenentnahme bei Prenzing (SE 1) und Ersatz durch die neue Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz entfällt die Inanspruchnahme des Grundstückes Flnr. 173, Gemarkung Indling, zum Kiesabbau für den Autobahnbau. Der Einwender hat das Grundstück inzwischen weiterverkauft.

Einwendungen gegen die nur geringfügige Inanspruchnahme des Grundstückes Flnr. 259, Gemarkung Indling, wurden nicht erhoben.

**3.5.2.1.25 Einwender Nr. 225** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 19, 22, 52, 53 und 56)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Einwender bewirtschaftet einen 55 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. 37 ha Fläche stehen im Eigentum. Für den Neubau der A 94 mit der Anschlussstelle B 12/B 388 werden aus den Grundstücken Flnr. 385, 386, 387/1, 393 und 393/1, je Gemarkung Indling, insgesamt 16.304 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 5.903 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Diese 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.

Im Bereich „Königswiese“ hat der Vorhabenträger die Plantrasse im Vergleich zur Wahllinie der Raumordnung näher zur bestehenden B 12 gelegt, um Beeinträchtigungen dieses biotopreichen Gebietes zu minimieren (Maßgabe 1.7 der landesplanerischen Beurteilung). Auch die Anschlussstelle B 12/B 388 hat er im Vergleich zur Raumordnung weiter nach Osten in Richtung Autobahnkreuz A 3/A 94 verschoben. Damit ist eine kürzere Anbindung des Gewerbeparks Königswiese an die Autobahnen A 3/A 94 möglich und die mit der in der Raumordnung vorgesehenen Lösung verbundenen negativen Auswirkungen auf den Ortsteil Königswiese sowie den ökologisch wertvollen Bereich um den Ausbach können vermieden bzw. deutlich reduziert werden.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Der landwirtschaftliche Haupterwerbsbetrieb verliert durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der unwirtschaftlichen Restflächen (0,32 ha) insgesamt 1,95 ha Ackerflächen. Das sind 4,96 % der anrechenbaren Betriebsfläche bzw. 3,75 % der Gesamtbetriebsfläche. Nach dem Sachverständigengutachten des Gutachterteams Eckl, Ettinger, Stegherr vom 25.5.2017 ist von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes durch den Flächenentzug nicht auszugehen, weil eine ausreichende Eigenkapitalbildung weiterhin möglich bleibt.

Die erhebliche betriebliche Betroffenheit wird nicht verkannt. Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist jedoch so groß, dass es die betrieblichen und

Eigentümerbelange überwiegt. Möglichkeiten, die Flächeninanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden nicht gesehen. Für Kompensationszwecke werden 0,05 ha in Anspruch genommen. Ein Verzicht auf diese Fläche würde die betriebliche Betroffenheit nicht spürbar mindern.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den oben genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme, für Durchschneidungen sowie Mehrwege bei der Bewirtschaftung, sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungs-festsetzungsverfahren zu regeln.

Die Grundstücke Flnr. 393 und 393/1 sind auch künftig über den öFW Flnr. 400, Gemarkung Indling, erschlossen. Die Autobahndirektion wird ferner im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen in Abstimmung mit den betroffenen Grundeigentümern prüfen, ob nördlich entlang der A 94 zwischen dem öFW Flnr. 313, Gemarkung Indling, und dem öFW Flnr. 400, Gemarkung Indling, eine Verbindung geschaffen werden kann (6.1.11).

Nach der Tekturplanung vom 10.3.2016 ist südöstlich der A 94 der teilweise Rückbau des öFW Flnr. 436, Gemarkung Indling, vorgesehen. Dem geforderten Rückbau bis zur Anbindung an den öFW BWVNr. 1.1.25 kann nicht entsprochen werden, weil über den öFW weitere Grundstücke erschlossen werden.

Weil die Gemeindeverbindungsstraße BWVNr. 1.1.9 im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 wieder angebinden werden muss, kann sie nicht, wie gefordert, auf ganzer Schlagbreite der Grundstücke Flnr. 385, 386 und 387/1 geländegleich geführt werden. Ein Anspruch darauf, dass die Grundstücke auf ganzer Breite von der GVS aus angefahren werden können, besteht nicht. Die Grundstücke sind aber über den öFW BWVNr. 1.1.23, der geländegleich geführt wird, gut an die GVS angebinden. Der Vorhabenträger hat ferner zugesagt, im Bereich des Grundstückes Flnr. 385 in Abstimmung mit der Gemeinde Neuhaus a. Inn sowie dem Einwender eine direkte Zufahrt zur GVS herzustellen (A 6.1.11).

Für die etwa 750 m südöstlich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 liegende Hofstelle in Afham ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 47 dB(A) am Tage und 43 dB(A) in der Nacht für die näher an der A 94 liegende Hofstelle Immissionspunkt 64 zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 weit unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden deutlich unterschritten.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen wurden die Lärmwirkungen auf die Nachbarschaft auch in Summe betrachtet. Es kommt zwar zu einer Lärmzunahme. Die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden allerdings nur in zwei Fällen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und 63) nachts überschritten. Bei den übrigen nächstgelegenen Wohnanwesen (IP 64, 65 und 68), die zusätzlich betrachtet worden sind, kommt es zwar in Summe zu einer Lärmzunahme, aber die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Dies gilt auch für die weiteren Anwesen im Bereich Afham, Mittich und Hartham. Ein Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen ist daher nicht gegeben. Auch bei Betrachtung der Lärmwirkungen im Einwirkungsbereich der Autobahnkreuzung in Summe werden die Lärmvorsorgewerte eingehalten.

Soweit eine Entschädigung für die Wertminderung des Anwesens gefordert wird, kann dem nicht entsprochen werden, weil das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird. Da aus diesem Grundstück keine Grundabtretung erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Entscheidung über Entschädigungsansprüche zuständig.

#### 3.5.2.1.26 **Einwender Nr. 226** (Grunderwerbsplan Blatt 1aT, lfd. Nr. 34)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Von der Straßenbaumaßnahme betroffen ist das verpachtete Grundstück FlNr. 460, Gemarkung Pocking, aus dem entlang des öFW BWVNr. 1.2.37 sowie des öFW BWVNr. 1.2.98 für den Ausbau der beiden Wege vorübergehend während der Bauzeit 6.968 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen werden sollen. Der Ausbau dieser Wege als Ersatz für vorhabenbedingt entfallende Wege ist erforderlich. Die 10 m breiten Arbeitsstreifen während der Baudurchführung sind für die Anpassungsarbeiten der Wege und die Asphaltierung notwendig. Der Ausbau entlang der B 12 soll ohne Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs auf der Bundesstraße erfolgen.

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.

#### 3.5.2.1.27 **Einwender Nr. 227**

(Schreiben vom 19.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, hat der Vorhabenträger nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße geplant, über die der zwischen-gemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickelt werden kann. Diese Straße wird entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße gewidmet. Sie beginnt am Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/

B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bereits bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90, Aufstufung zur Kreisstraße) in die Kreisstraße PA 7 bzw. die B 512.

Die geforderte Führung des nicht autobahnfähigen Verkehrs auf einer nördlich des Gewerbegebietes Hartham neu zu bauenden Straße kann wegen der zu erwartenden geringen Verkehrsbelastung von etwa 700 Fahrzeugen/Tag auf der künftigen Kreisstraße (Prognosejahr 2030, Verkehrsuntersuchung Prof. Kurzak) vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Über die vorhandene, mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m, einem Grünstreifen mit 1,5 m und einem Geh- und Radweg mit einer Breite von 2 m, gut ausgebauten und auch übersichtlichen Straße kann dieses Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Erschließungsfunktion der Straße im Bereich des Gewerbegebietes Hartham verkehrssicher und leistungsfähig abgewickelt werden. Zuständiger Straßenbaulastträger und damit allein für den künftigen Unterhalt der Straße zuständig ist für die Kreisstraße der Landkreis Passau. Bei einem Wechsel der Straßenbaulast geht gemäß BayStrWG (Art. 11) mit der Straßenbaulast das Eigentum des bisherigen Trägers der Straßenbaulast an der Straße und an den zu ihr gehörigen Anlagen und alle Rechte und Pflichten, die mit der Straße in Zusammenhang stehen, ohne Entschädigung auf den neuen Straßenbaulastträger über.

Bei der Planlösung werden neben der bestehenden Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham die B 12alt und die GVS Goder - Wehrhäuser weitest möglich mit einbezogen. Die Grundinanspruchnahmen werden dadurch minimiert, genauso die Eingriffe in Überschwemmungsgebiete. Auch Eingriffe in Natur- und Landschaft und zusätzliche Immissionsbelastungen von Wohnanwesen werden weitgehend vermieden und es werden erhebliche Kosten eingespart.

Der Vorhabenträger hat auch Trassenführungen südlich der A 94 unter Einbeziehung der Überführung der GVS Gewerbepark Königswiese - Afham (K 229) untersucht. Auch diese Lösungen wären mit erheblichen Eingriffen in landwirtschaftliche Grundstücke sowie in das Überschwemmungsgebiet des Inn verbunden. In Mittich wären mehrere unmittelbar anliegende Wohnanwesen durch zusätzliche Immissionen betroffen.

Über Rückerstattungsansprüche von an die Gemeinde gezahlten Erschließungsbeiträgen wird nicht in der Planfeststellung entschieden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen die Sach- und Rechtslage zu dem Zeitpunkt maßgeblich ist, an dem die Beitragspflicht entstanden ist. Ändert sich später der Straßenstatus, lässt das nicht mehr die Grundlage für die bereits entstandene Beitragspflicht entfallen. Auch ein nachträglicher (Teil-)erlass ist nicht begründet, da die Aufstufung die zuvor eröffnete beitragsrelevante Nutzbarkeit des - gewerblich nutzbaren und damit von einer guten Verkehrsanbindung grundsätzlich profitierenden - Anliegergrundstücks fortbestehen lässt.

Erschließungsbeiträge fallen für die erstmalige Herstellung einer Erschließungsstraße an. Diese Leistung ist auch erbracht worden. Die Gemeinde Neuhaus a. Inn hat eine funktionsgerechte Straße zur Verfügung gestellt. Insoweit ist die Gemeinde Neuhaus a. Inn ihrer Erschließungspflicht nachgekommen. Die Erschließungsfunktion der Straße für den Gewerbebetrieb bleibt auch nach wie vor erhalten.

Von schwerwiegenden Eingriffen in die vorhandene Betriebsstruktur für den Betrieb auf FlNr. 432/2 im Gewerbegebiet Hartham ist nicht auszugehen. Weil die befürchtete enorme Verkehrszunahme nicht eintreten wird, kann nicht von

beträchtlich erhöhten Unfall- und Sicherheitsrisiken im Gewerbegebiet ausgegangen werden. Auch die geltend gemachten unzumutbaren Mehrbelastungen durch Lärm und Staub sowie Verkehrswertminderungen des betroffenen Grundstückes sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter 3.5.1.2.5 wird verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen wegen befürchteter betrieblicher Nachteile ist auch festzustellen, dass aus einem bestehenden Anliegergebrauch kein Anspruch auf einen unveränderten Fortbestand einer für die eigenen Belange als günstig empfundenen Verkehrsanbindung bzw. Verkehrssituation hergeleitet werden kann. Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Wegeverbindung bildet regelmäßig keine in den Schutz des Anliegergewerbebetriebes einzubeziehende Rechtsposition. Als Anlieger einer für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straße besteht lediglich ein Anspruch darauf, dass eine genügende Verbindung mit dem unmittelbar vor dem Anliegergrundstück gelegenen Straßenteil erhalten und dessen Anbindung an das öffentliche Wegenetz gewährleistet bleibt. Hat sich ein Gewerbebetrieb in seinen Strukturen oder Abläufen auf eine bestimmte Verkehrsanbindung oder Verkehrssituation eingestellt, rechtfertigt dies allein nicht, diesen dem Betrieb nach der Art seiner jeweiligen Unternehmensplanung zukommenden Lagevorteil in den Schutz der Eigentumsgarantie einzubeziehen.

Zur hilfsweisen Forderung, dass die Zufahrt zu dem Betriebsgrundstück rechtlich und tatsächlich während und nach der Maßnahme auf ganzer Grundstücksbreite sicherzustellen ist, wird festgestellt, dass im Bereich des Betriebsgeländes keine baulichen Eingriffe in die bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham vorgesehen bzw. erforderlich sind. Die Zulässigkeit von Zufahrten richtet sich nach den Regelungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG).

Die geltend gemachten Anliegerinteressen wurden in die Abwägung eingestellt. Nachteile, die eine Umplanung erfordern oder einen Entschädigungsanspruch der Anlieger begründen würden, sind jedoch nicht ersichtlich. Auch der Verweis auf die erbrachten Erschließungsbeiträge begründet keine andere Entscheidung.

#### **3.5.2.1.28 Einwender Nr. 228**

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, hat der Vorhabenträger nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße geplant, über die der zwischen-gemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickelt werden kann. Diese Straße wird entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße gewidmet. Sie beginnt am Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/ B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bereits bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90, Aufstufung zur Kreisstraße) in die Kreisstraße PA 7 bzw. die B 512.

Die geforderte Führung des nicht autobahnfähigen Verkehrs auf einer nördlich des Gewerbegebietes Hartham neu zu bauenden Straße kann wegen der zu erwartenden geringen Verkehrsbelastung von etwa 700 Fahrzeugen/Tag auf der künftigen Kreisstraße (Prognosejahr 2030, Verkehrsuntersuchung Prof. Kurzak) vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Über die vorhandene, mit einer

Fahrbahnbreite von 7,5 m, einem Grünstreifen mit 1,5 m und einem Geh- und Radweg mit einer Breite von 2 m, gut ausgebauten und auch übersichtlichen Straße kann dieses Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Erschließungsfunktion der Straße im Bereich des Gewerbegebietes Hartham verkehrssicher und leistungsfähig abgewickelt werden. Zuständiger Straßenbaulastträger und damit allein für den künftigen Unterhalt der Straße zuständig ist für die Kreisstraße der Landkreis Passau. Bei einem Wechsel der Straßenbaulast geht gemäß BayStrWG (Art. 11) mit der Straßenbaulast das Eigentum des bisherigen Trägers der Straßenbaulast an der Straße und an den zu ihr gehörigen Anlagen und alle Rechte und Pflichten, die mit der Straße in Zusammenhang stehen, ohne Entschädigung auf den neuen Straßenbaulastträger über.

Bei der Planlösung werden neben der bestehenden Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham die B 12alt und die GVS Goder - Wehrhäuser weitest möglich mit einbezogen. Die Grundinanspruchnahmen werden dadurch minimiert, genauso die Eingriffe in Überschwemmungsgebiete. Auch Eingriffe in Natur- und Landschaft und zusätzliche Immissionsbelastungen von Wohnanwesen werden weitgehend vermieden und es werden erhebliche Kosten eingespart.

Der Vorhabenträger hat auch Trassenführungen südlich der A 94 unter Einbeziehung der Überführung der GVS Gewerbepark Königswiese - Afham (K 229) untersucht. Auch diese Lösungen wären mit erheblichen Eingriffen in landwirtschaftliche Grundstücke sowie in das Überschwemmungsgebiet des Inn verbunden. In Mittich wären mehrere unmittelbar anliegende Wohnanwesen durch zusätzliche Immissionen betroffen.

Über Rückerstattungsansprüche von an die Gemeinde gezahlten Erschließungsbeiträgen wird nicht in der Planfeststellung entschieden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen die Sach- und Rechtslage zu dem Zeitpunkt maßgeblich ist, an dem die Beitragspflicht entstanden ist. Ändert sich später der Straßenstatus, lässt das nicht mehr die Grundlage für die bereits entstandene Beitragspflicht entfallen. Auch ein nachträglicher (Teil-)erlass ist nicht begründet, da die Aufstufung die zuvor eröffnete beitragsrelevante Nutzbarkeit des - gewerblich nutzbaren und damit von einer guten Verkehrsanbindung grundsätzlich profitierenden - Anliegergrundstücks fortbestehen lässt.

Erschließungsbeiträge fallen für die erstmalige Herstellung einer Erschließungsstraße an. Diese Leistung ist auch erbracht worden. Die Gemeinde Neuhaus a. Inn hat eine funktionsgerechte Straße zur Verfügung gestellt. Insoweit ist die Gemeinde Neuhaus a. Inn ihrer Erschließungspflicht nachgekommen. Die Erschließungsfunktion der Straße für den Gewerbebetrieb bleibt auch nach wie vor erhalten.

Von schwerwiegenden Eingriffen in die vorhandene Betriebsstruktur für den Betrieb auf FlNr. 426/2 im Gewerbegebiet Hartham ist nicht auszugehen. Weil die befürchtete enorme Verkehrszunahme nicht eintreten wird, kann nicht von beträchtlich erhöhten Unfall- und Sicherheitsrisiken im Gewerbegebiet ausgegangen werden. Auch die geltend gemachten unzumutbaren Mehrbelastungen durch Lärm und Staub sowie Verkehrswertminderungen des betroffenen Grundstückes sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter 3.5.1.2.5 wird verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen wegen befürchteter betrieblicher Nachteile ist auch festzustellen, dass aus einem bestehenden Anliegergebrauch kein Anspruch auf einen unveränderten Fortbestand einer für die eigenen Belange als günstig

empfundene Verkehrsanbindung bzw. Verkehrssituation hergeleitet werden kann. Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Wegeverbindung bildet regelmäßig keine in den Schutz des Anliegergewerbebetriebes einzubeziehende Rechtsposition. Als Anlieger einer für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straße besteht lediglich ein Anspruch darauf, dass eine genügende Verbindung mit dem unmittelbar vor dem Anliegergrundstück gelegenen Straßenteil erhalten und dessen Anbindung an das öffentliche Wegenetz gewährleistet bleibt. Hat sich ein Gewerbebetrieb in seinen Strukturen oder Abläufen auf eine bestimmte Verkehrsanbindung oder Verkehrssituation eingestellt, rechtfertigt dies allein nicht, diesen dem Betrieb nach der Art seiner jeweiligen Unternehmensplanung zukommenden Lagevorteil in den Schutz der Eigentumsgarantie einzubeziehen.

Zur hilfsweisen Forderung, dass die Zufahrt zu dem Betriebsgrundstück rechtlich und tatsächlich während und nach der Maßnahme auf ganzer Grundstücksbreite sicherzustellen ist, wird festgestellt, dass im Bereich des Betriebsgeländes keine baulichen Eingriffe in die bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham vorgesehen bzw. erforderlich sind. Die Zulässigkeit von Zufahrten richtet sich nach den Regelungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG).

Die geltend gemachten Anliegerinteressen wurden in die Abwägung eingestellt. Nachteile, die eine Umplanung erfordern oder einen Entschädigungsanspruch der Anlieger begründen würden, sind jedoch nicht ersichtlich. Auch der Verweis auf die erbrachten Erschließungsbeiträge begründet keine andere Entscheidung.

#### 3.5.2.1.29 **Einwender Nr. 229** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 9)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Für den Neubau der A 94 wird aus dem 29.663 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 308, Gemarkung Indling, eine Fläche von 34 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 1.290 m<sup>2</sup> als Arbeitsstreifen während der Baudurchführung in Anspruch genommen. Die geringfügige Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden oder weiter verringern (3.4.2). Der öFW Flnr. 315, Gemarkung Indling, muss ausgebaut und die Einmündung des öFW in den öFW BWVNr. 1.1.23 den geänderten Verhältnissen angepasst werden.

Der nach der Tekturplanung vom 10.3.2016 zum Rückbau vorgesehene öFW Flnr. 309, Gemarkung Indling, wird durch den neuen öFW unmittelbar neben der A 94 (BWVNr. 1.1.23) ersetzt. Der Rückbau ist zur Minimierung der Grundinanspruchnahmen sinnvoll und notwendig. Das Grundstück Flnr. 308 ist künftig über die beiden öFW Flnr. 286 und 315, je Gemarkung Indling, die entlang der südlichen und auch der nördlichen Grundstücksgrenze laufen, erschlossen. Einen Ausbau des bestehenden Grasweges Flnr. 315, Gemarkung Indling, hat die Autobahndirektion zugesagt (A 6.1.6). Der Ausbau hat in Abstimmung mit der Gemeinde und den Beteiligten nach Art. 54 BayStrWG zu erfolgen.

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.



### 3.5.2.1.30 **Einwender Nr. 230**

(Schreiben vom 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, hat der Vorhabenträger nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße geplant, über die der zwischen-gemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickelt werden kann. Diese Straße wird entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße gewidmet. Sie beginnt am Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/ B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bereits bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90, Aufstufung zur Kreisstraße) in die Kreisstraße PA 7 bzw. die B 512.

Zuständiger Straßenbaulastträger und damit allein für den künftigen Unterhalt der Straße zuständig ist für die Kreisstraße der Landkreis Passau. Bei einem Wechsel der Straßenbaulast geht gemäß BayStrWG (Art. 11) mit der Straßenbaulast das Eigentum des bisherigen Trägers der Straßenbaulast an der Straße und an den zu ihr gehörigen Anlagen und alle Rechte und Pflichten, die mit der Straße in Zusammenhang stehen, ohne Entschädigung auf den neuen Straßenbaulastträger über.

Über Rückerstattungsansprüche von an die Gemeinde gezahlten Erschließungsbeiträgen wird nicht in der Planfeststellung entschieden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen die Sach- und Rechtslage zu dem Zeitpunkt maßgeblich ist, an dem die Beitragspflicht entstanden ist. Ändert sich später der Straßenstatus, lässt das nicht mehr die Grundlage für die bereits entstandene Beitragspflicht entfallen. Auch ein nachträglicher (Teil-)erlass ist nicht begründet, da die Aufstufung die zuvor eröffnete beitragsrelevante Nutzbarkeit des - gewerblich nutzbaren und damit von einer guten Verkehrsanbindung grundsätzlich profitierenden - Anliegergrundstücks fortbestehen lässt.

Erschließungsbeiträge fallen für die erstmalige Herstellung einer Erschließungsstraße an. Diese Leistung ist auch erbracht worden. Die Gemeinde Neuhaus a. Inn hat eine funktionsgerechte Straße zur Verfügung gestellt. Insoweit ist die Gemeinde Neuhaus a. Inn ihrer Erschließungspflicht nachgekommen. Die Erschließungsfunktion der Straße für den Gewerbebetrieb bleibt auch nach wie vor erhalten.

Die geltend gemachten Anliegerinteressen sind aber in die Abwägung einzustellen. Nachteile, die eine Umplanung erfordern oder einen Entschädigungsanspruch der Anlieger begründen würden, sind jedoch nicht ersichtlich. Auch der Verweis auf die erbrachten Erschließungsbeiträge begründet keine andere Entscheidung.

### 3.5.2.1.31 **Einwender Nr. 231** (Grunderwerbsplan Blatt 4T, lfd. Nr. 31)

(Schreiben vom 22.8/21.9.2012 sowie vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Einwender bewirtschaftet einen rund 73 ha großen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. Von der Betriebsfläche sind ca. 9 ha zugepachtet. Für den Neubau der A 94 mit Überführung der Kreisstraße PA 56 wird aus dem 185.682 m<sup>2</sup> großen Grundstück FlNr. 165, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 11.039 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. 3.634 m<sup>2</sup> werden vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und 43 m<sup>2</sup> mit einer Grunddienstbarkeit

belastet. Die kleine Restfläche des Grundstückes westlich der A 94 wird für die Ausgleichsmaßnahme A7 (Anlage eines Mischwaldbestandes im Anschluss an den bestehenden Wald) beansprucht.

Die Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig. Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig.

Ein bestandsorientierter Ausbau der bestehenden B 12 würde den Anforderungen nicht gerecht. Die künftige Netzfunktion, die Verkehrsbedeutung und die Verkehrsprognose von bis zu 31.000 Kfz/Tag erfordern einen zweibahnigen vierstreifigen Autobahnquerschnitt mit entsprechender Gradientenführung sowie den Verzicht auf höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen und eine Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten (3.3). Die Grundinanspruchnahme kann auch nicht durch Verzicht auf die naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme weiter verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt (3.4.5.3.4).

Der Höhenverlauf der A 94 ist ausgewogen und möglichst rücksichtsvoll gewählt. Eine tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht möglich. Im Bereich Oberindling liegt die Gradienten der Autobahn etwa 1,5 m über Gelände und steigt dann langsam an. In der Weiterführung muss die A 94 über die Kreisstraße PA 57, über den Ausbach und den öFW Geisbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 sowie die GVS Gewerbepark Königswiese - B 12 und die GVS Mittich - Hartham überführt werden.

Zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer und der Einhaltung der notwendigen Ruhepausen ist am Beginn des Planfeststellungsabschnittes westlich des Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking beidseits der A 94 je eine unbewirtschaftete Rastanlage mit etwa 20 Pkw- und 20 Lkw-Stellplätzen und einem WC-Gebäude geplant. Für den Straßenbetriebsdienst ist im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 die Errichtung eines Stützpunktes (Salzladestation, Einstellhalle für Fahrzeuge mit Sozialraum) notwendig. Auch ein Park- und Ride-Parkplatz mit 72 Pkw-Stellplätzen soll dort als Ersatz für den baubedingt entfallenden Parkplatz an der A 3 errichtet werden. Die Anlagen werden eingriffsschonend zwischen A 94 und Kreisverkehrsplatz errichtet.

Auf die Kreisstraßenverbindung PA 56 zwischen Hartkirchen und Pocking kann nicht verzichtet werden. Die Überführung über die Autobahn ist bestandsorientiert geplant. Eine Parallelführung der PA 56 entlang der A 94 mit Anbindung an die PA 57 ist wegen der großen Umwege verkehrlich nicht sinnvoll und wäre wegen der erheblichen zusätzlichen Grundinanspruchnahmen auch nicht vertretbar.

Die Überführungsbauwerke der Straßen über die A 94 sind, wie gefordert, für den Begegnungsfall mit den heute zulässigen großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausreichend breit dimensioniert. Kreisstraßenüberführungen erhalten einen Regelquerschnitt mit 6,5 m breiter befestigter Fahrbahn (Fahrbahnbreiten auf dem Bauwerk 7,50 m). Fahrbahnbreiten vom 8 m (wie insbesondere für die PA 56 gefordert) sind nach Meinung der Planfeststellungsbehörde nicht notwendig und

können vom Vorhabenträger wegen der Mehrkosten für Bau und Unterhalt nicht verlangt werden.

Eine zusätzliche Querungsmöglichkeit der A 94 im Zuge des öFW FlNr. 167, Gemarkung Indling, zwischen den nur etwa 1 km auseinanderliegenden Über-/Unterführungen im Zuge der Kreisstraßen PA 56 und PA 57, kann wegen der damit verbundenen Eingriffe in das Grundeigentum sowie den erheblichen Mehrkosten vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Die Kreisstraßen PA 56 und PA 57 erhalten keine unmittelbaren Anbindungen an die Autobahn. Nach dem Verkehrsgutachten ergeben sich durch das Planvorhaben im Vergleich zum sog. Prognose-Nullfall, also ohne Bau der A 94, auf beiden Kreisstraßen keine wesentlichen Veränderungen der Verkehrsbelastungen. Eine erhöhte Lärmbelastung durch zusätzlichen Zubringerverkehr zur A 94 ist in Niederindling nicht zu befürchten. Die geforderte Umfahrung von Niederindling im Zuge der PA 57 kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den oben genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme, für 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.

Für die zur A 94 nächstgelegenen Anwesen in Niederindling (Immissionspunkte 50 und 51) ergeben sich für das Prognosejahr 2030 maximale Beurteilungspegel von 50 dB(A) am Tage und 47 dB(A) in der Nacht.

Es handelt sich um den Gebietstyp Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil diese deutlich unterschritten werden und sogar die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) eingehalten werden, können die geforderten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Soweit eine Entschädigung für die Wertminderung des Anwesens gefordert wird, kann dem nicht entsprochen werden, weil das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird. Da aus diesem Grundstück keine Grundabtretung erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Entscheidung über Entschädigungsansprüche zuständig.

#### 3.5.2.1.32 **Einwender Nr. 232** (Grunderwerbsplan Blatt 3T, lfd. Nr. 36 und Blatt 4T, lfd. Nr. 1)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Für den Neubau der A 94 wird aus dem 119.903 m<sup>2</sup> großen Grundstück FlNr. 1600, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 23.180 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 6.171 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und 78 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung von Versorgungsleitungen

mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Darüber hinaus wird aus dem 151.672 m<sup>2</sup> großen Grundstück FlNr. 1604, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 29.362 m<sup>2</sup> auf Dauer und von 11.357 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung beansprucht. Die erhebliche Grundinanspruchnahme mit Durchschneidung der betroffenen Grundstücke lässt 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.

Eine Trassenführung der A 94 westlich der Plantrasse kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Dabei wäre nicht nur das Anwesen IP 30 stark betroffen, die Autobahntrasse würde auch unvertretbar nahe an die dortige Bebauung, insbesondere Edt, Spitzöd und Oberindling, heranrücken.

Der Hof des Einwenders verfügt über 33 ha Eigenfläche. Die landwirtschaftliche Fläche wird nicht selbst bewirtschaftet. Der Betrieb ist verpachtet.

Der Betrieb stellt keine eigenständige Existenz dar. Vorgetragen wurde am Erörterungstermin, dass eine Wiederaufnahme des Betriebes durch den Sohn nach dessen Studium nicht auszuschließen sei. Aber selbst wenn man von einem existenzfähigen Betrieb ausgehen und eine Existenzgefährdung annehmen würde, müsste hier auf das Planvorhaben nicht verzichtet werden, weil das öffentliche Interesse am Straßenbauvorhaben so groß ist, dass es die betrieblichen Belange überwiegt. Auch eine die betrieblichen Flächen schonendere Ausgestaltung ist nicht möglich.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den oben genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

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.

Für die etwa 225 m östlich der A 94 liegende Hofstelle in Prenzing ergeben sich durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der geplanten Seitenablagerungen (siehe Planunterlage 11.2, 2T) für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 55 dB(A) am Tage und 53 dB(A) in der Nacht. Diese liegen unter den Grenzwerten.

Es handelt sich um Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Der Vorhabenträger kann deshalb nicht dazu verpflichtet werden, die geplante Seitenablagerung zwischen Bau-km 31+950 und 32+960 mindestens 4 m hoch auszubilden und die Kosten für den Einbau von Lärmschutzfenstern zu übernehmen. Anzumerken ist, dass die Gradienten der Autobahn im Bereich des Anwesens etwa 1 m unter Geländeoberkante liegt und der Vorhabenträger laut den Planunterlagen einen 3 m hohen Erdwall (über Gelände) aus Überschussmassen herstellen wird. Bei der schalltechnischen Berechnung wurde die Höhe des Erdwalles um 50 cm niedriger angesetzt, um auch bei möglicherweise auftretenden Setzungen auf der sicheren

Seite zu sein. Auf die Ausführungen zum Verkehrslärmschutz unter 3.4.4.1 darf ergänzend verwiesen werden.

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 das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird, kann eine Entschädigungsleistung nicht angeordnet werden.

#### 3.5.2.1.33 **Einwender Nr. 233**

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2).

Für das etwa 310 m östlich der A 94 liegende Anwesen in Prenzing ergeben sich durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der geplanten Seitenablagerungen (siehe Planunterlage 11.2, 2T) für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 53 dB(A) am Tage und 50 dB(A) in der Nacht.

Es handelt sich um Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Die Grenzwerte werden deutlich unterschritten.

Anzumerken ist, dass die Gradienten der Autobahn im Bereich des Anwesens etwa 1 m unter Geländeoberkante verläuft und der Vorhabenträger laut den Planunterlagen einen 3 m hohen Erdwall (über Gelände) aus Überschussmassen herstellen wird. Bei der schalltechnischen Berechnung wurde die Höhe des Erdwalles um 50 cm niedriger angesetzt, um auch bei möglicherweise auftretenden Setzungen auf der sicheren Seite zu sein. Auf die Ausführungen zum Verkehrslärmschutz unter 3.4.4.1 sowie nachfolgend unter 3.5.2.1.34 darf ergänzend verwiesen werden.

Der Vorhabenträger kann deshalb zu weiteren aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht verpflichtet werden.

#### 3.5.2.1.34 **Einwender Nr. 234** (Grunderwerbsplan Blatt 4T, lfd. Nr. 14)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Aus dem 72.550 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 1685 der Gemarkung Indling werden 14.157 m<sup>2</sup> Fläche auf Dauer und 3.489 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Baudurchführung als Arbeitsstreifen benötigt. Die landwirtschaftlichen Betriebsflächen von insgesamt 9 ha werden nicht selbst bewirtschaftet, sie sind langfristig verpachtet. Die Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden, denn der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2).

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 aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (A 3.7.1).

Die Übernahme der westlich der A 94 verbleibenden Restfläche des Grundstücks Flnr. 1685 hat der Vorhabenträger zugesagt (A 6.1.12).

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.

Für die etwa 260 m östlich der A 94 liegende Hofstelle in Prenzing ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 55 dB(A) am Tage und 53 dB(A) in der Nacht für das näher an der A 94 liegende Anwesen Immissionspunkt 34 zeigt, durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der geplanten Seitenablagerungen (siehe Planunterlage 11.2, 2T) für das Prognosejahr 2030 unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel. Der Ort Prenzing ist geprägt durch die überwiegend vorherrschende landwirtschaftliche Nutzung. Es handelt sich um ein Dorfgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht und nicht die niedrigeren Werte (59/49) für Wohngebiete.

Anzumerken ist, dass die Gradienten der Autobahn im Bereich des Anwesens etwa 1 m unter Geländeoberkante verläuft und der Vorhabenträger laut den Planunterlagen einen 3 m hohen Erdwall (über Gelände) aus Überschussmassen herstellen wird. Bei der schalltechnischen Berechnung wurde die Höhe des Erdwalles um 50 cm niedriger angesetzt, um auch bei möglicherweise auftretenden Setzungen auf der sicheren Seite zu sein. Auf die Ausführungen zum Verkehrslärmschutz unter 3.4.4.1 darf ergänzend verwiesen werden.

Der Vorhabenträger kann deshalb im Planfeststellungsbeschluss zu weiteren aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht verpflichtet werden. Die Autobahndirektion hat im Erörterungstermin mitgeteilt, dass im Rahmen der Bauausführung eine weitere Optimierung des Lärmschutzes durch Schüttung von Überschussmassen erfolgen könnte, soweit die hierfür benötigten Flächen vom Einwender zur Verfügung gestellt werden.

#### 3.5.2.1.35 **Einwender Nr. 235** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 57 und 60)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Einwender bewirtschaftet einen 19 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Für den Neubau der A 94 wird im Bereich der Anschlussstelle B12/B 388 aus dem 21.778 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 418, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 4.882 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 2.264 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Darüber hinaus wird aus dem 20.555 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 426, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 4.552 m<sup>2</sup> auf Dauer und von 2.633 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung beansprucht. Weil die Grundstücke im Grunderwerbsverzeichnis zweimal enthalten sind, wurde die Planunterlage mit Roteintrag korrigiert.

Die Grundinanspruchnahme mit Durchschneidung der Grundstücke lässt 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 zur Vermeidung oder zumindest zur Abschwächung der Durchschneidung der Grundstücke geforderte Trassenverschiebung der A 94 kann vom Vorhabenträger

nicht verlangt werden. Im Bereich zwischen Prenzing, Niederindling und dem Autobahnkreuz A 3/A 94 läuft die Planfeststellungsstrasse bis zu 400 m westlich der Wahllinie der Raumordnung, um insbesondere die Immissionsbelastungen in den Orten Prenzing und Niederindling zu reduzieren. Dies entspricht der Maßgabe 5.8 der landesplanerischen Beurteilung. Im Bereich „Königswiese“ wurde die A 94 im Vergleich zur Wahllinie näher zur bestehenden B 12 gelegt, um Beeinträchtigungen dieses biotopreichen Gebietes zu minimieren. Eine noch stärkere Einbindung der bestehenden B 12 ist wegen der vorhandenen nahe an der Bundesstraße liegenden Bebauung sowie bei Beachtung eines ausgewogenen Linienvverlaufs der Autobahn nicht vertretbar. Westlich der A 94 ist eine Verbindungsstraße erforderlich, über die in diesem Bereich der zwischengemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abgewickelt werden soll.

Geprüft wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens auch eine Verknüpfung von A 3 und A 94 über ein Autobahndreieck, das etwa 500 m südlich der bestehenden Anschlussstelle Pocking (Variante Anschluss A 3 Süd) liegen würde. Das Autobahndreieck läge nur etwa 150 m von Afham entfernt und würde die dortige Wohnbebauung unverhältnismäßig stark beeinträchtigen. Ferner würde die Trasse der A 94 den Kernbereich der „Königswiese“ durchschneiden. Innerhalb des intensiv landwirtschaftlich genutzten Raumes stellt die „Königswiese“ den biotopreichsten Lebensraum im Verlauf des gesamten Streckenabschnitts dar. Die Variante entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung (A 1. 2 der Landesplanerischen Beurteilung) und wurde vom Vorhabenträger aus den genannten Gründen nicht weiterverfolgt.

Die geforderte „Knotenbündelung“ der Anschlussstelle B 12/B 388 mit dem Autobahnkreuz ist wegen der erheblichen Nachteile gegenüber der Planlösung nicht vertretbar bzw. sinnvoll. Die Anforderungen an Autobahnknotenpunkte gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) hinsichtlich Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit könnten dabei nur unzureichend erfüllt werden. Auch der große bauliche Aufwand, der Grundbedarf sowie die Höhenentwicklung sprechen gegen eine solche Lösung.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 13.5.2017 stellt der angegebene Betrieb aufgrund seiner geringen Flächenausstattung, auch wenn man die im Eigentum der Ehefrau stehenden Flächen von 6 ha mit einbezieht, keine eigenständige Existenz dar.

Aber auch wenn man davon ausgeht, dass der im Nebenerwerb geführte Betrieb eine erhebliche Einkommensquelle für den Lebensunterhalt bildet und insofern eine Existenzgefährdung unterstellt, müsste hier auf das Planvorhaben nicht verzichtet werden. Das öffentliche Interesse am Straßenbauvorhaben ist so groß, 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. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1

verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

Über den Antrag auf Übernahme der verbleibenden Restflächen der Grundstücke Flnr. 418 und 426 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 dem Grundstückseigentümer eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz sicherzustellen (Nebenbestimmung A 3.7.3). Zu den geplanten Anbindungen der Flächen westlich der A 94 an die B 12 (künftig Kreisstraße) über die Zufahrten BWVNr. 1.1.39 und 1.1.40 ist anzumerken, dass die künftige Kreisstraße mit 700 Kfz/Tag nur eine geringe Verkehrsbelastung haben wird. Auf der östlich der A 94 in Richtung Afham verlaufenden Gemeindeverbindungsstraße ergeben sich vorhabenbedingt keine wesentlichen Änderungen bei der Verkehrsbelastung.

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme, für 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.

Auch der geforderte Wildschutzzaun entlang der A 94 kann im Planfeststellungsverfahren nicht angeordnet werden. Auf die Ausführungen zu den Belangen der Jagd unter 3.4.9.4 darf verwiesen werden.

#### 3.5.2.1.36 **Einwender Nr. 236** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 4, 7, 46)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Einwender bewirtschaftet einen 16 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Davon ist 5,5 ha Fläche zugepachtet. Für den Neubau der A 94 mit der Anschlussstelle B 12/B 388 sowie der naturnahen Gestaltung der Verlegung des Ausbaches werden aus den Grundstücken Flnr. 264, 265 und 413, je Gemarkung Indling, insgesamt 20.661 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 2.257 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und 1.124 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung der Abwasserdruckleitung BWVNr. 4.5.7 mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Auch die angepachteten Grundstücke Flnr. 264/4 und 409, je Gemarkung Indling, sind vom Straßenbauvorhaben betroffen. 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.

Bei den Grundstücken Flnr. 264 und Flnr. 265 wurden im Grunderwerbsverzeichnis (Planunterlage 14.2T) die Angaben zur Nutzungsart durch Roteintrag auf Ackerland korrigiert.

Von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes ist nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 20.5.2017 bei betriebswirtschaftlicher Betrachtung nicht auszugehen, weil der Betrieb aufgrund seiner relativ geringen Flächenausstattung keine eigenständige Existenz darstellt. Die erhebliche Betroffenheit des im Nebenerwerb geführten Betriebs wird nicht



verkannt. Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist jedoch so groß, dass es die betrieblichen und die Eigentümerbelange überwiegt. Möglichkeiten, die Flächeninanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden nicht gesehen. Dies gilt auch für die zu Kompensationszwecken in Anspruch genommene Fläche. Die naturnahe Gestaltung der Ausbachverlegung und der direkt angrenzenden Aue (G5) ist notwendig und kann nicht anders 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 aus. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

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. Entschädigungs-festsetzungsverfahren zu regeln.

Über den Antrag auf Übernahme der verbleibenden Restflächen der Grundstücke kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden, weil dafür das Entschädigungsverfahren vorgesehen ist (3.5.1.2.1).

Das Brückenbauwerk über den Ausbach und den öFW FlNr. 286, Gemarkung Indling, (BWVNr. 1.2.64) erhält eine mittlere lichte Höhe von ca. 5 m. Die Brücke besteht aus zwei Brückenfeldern mit je 25 m Spannweite, ein Feld für den Ausbach, ein Feld für den öFW. Der Weg erhält im Verlegungsbereich eine Fahrbahnbreite von 3,0 m mit beidseitigen 0,5 m breiten Banketten. Die Autobahndirektion wird den öffentlichen Feld- und Waldweg BWVNr. 1.2.64 im unmittelbaren Bereich des Brückenbauwerkes BWVNr. 2.1.12 (Brücke über Ausbach) so aufweiten, dass dort Begegnungsverkehr möglich ist (A 3.9.5).

Der Bau der A 94 wird zu keinen unzumutbaren Lärmbelastungen für das etwa 1 km entfernt liegende Wohnanwesen in Königswiese führen. Für die mit 300 m bzw. mit 530 m erheblich näher an der A 94 liegenden Anwesen in Königswiese (Immissionspunkte 56 und 57) wurden Lärmberechnungen durchgeführt. Es ergeben sich dort durch den Bau der A 94 für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 55 dB (A) am Tag und 53 dB(A) in der Nacht bzw. von 51 dB (A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht. Das Wohnanwesen des Einwenders liegt im Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Da diese unterschritten werden, können weder die auf der Westseite der A 94 geforderten aktiven Lärmschutzmaßnahmen noch passive Schutzmaßnahmen vom Vorhabenträger verlangt werden. Darauf hinzuweisen ist, dass die A 94 die bestehende B 12 fast vollständig vom hohen Fern- und Regionalverkehrsanteil entlasten wird. Es ergibt sich dadurch für das nur etwa 40 m von der B 12 entfernt liegende Anwesen des Einwenders eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation.

Der Forderung, die bestehenden Bundesstraßen B 12 (die im Bereich Königswiese zur Staatsstraße abgestuft wird) und B 388 teilweise zurückzubauen kann nicht entsprochen werden, weil die Straßen künftig auch Zubringerverkehr zur A 94 aufnehmen und die entsprechende Verkehrsfunktion im Straßennetz erfüllen

müssen. 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 für den Lkw-Durchgangsverkehr, können im Rahmen der Planfeststellung nicht erfolgen.

Die Befürchtung, dass durch den Neubau der A 94 eine erhebliche Wertminderung für das Anwesen eintreten wird, wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde so nicht geteilt. Da das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird, kann eine Entschädigungsleistung nicht angeordnet werden.

### 3.5.2.1.37 **Einwender Nr. 237** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 2)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Für den Neubau der A 94 einschließlich der naturnahen Gestaltung der Ausbachverlegung wird das 3.500 m<sup>2</sup> große Grundstück Flnr. 264/4, Gemarkung Indling, insgesamt benötigt. Grundsätzliche Einwände gegen die Grundinanspruchnahme wurden nicht vorgetragen.

Im Grunderwerbsverzeichnis (Planunterlage 14.2T) wurde beim Grundstück Flnr. 264/4 die Nutzungsart durch Roteintrag von „Gr“ auf „A“ korrigiert.

Der Bau der A 94 wird zu keinen unzumutbaren Lärmbelastungen für das etwa 1 km entfernt liegende Wohnanwesen in Königswiese führen. Für die mit 300 m bzw. mit 530 m erheblich näher an der A 94 liegenden Anwesen in Königswiese (Immissionspunkte 56 und 57) wurden Lärmberechnungen durchgeführt. Es ergeben sich dort durch den Bau der A 94 für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 55 dB (A) am Tag und 53 dB(A) in der Nacht bzw. von 51 dB (A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht. Das Wohnanwesen des Einwenders liegt im Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil diese unterschritten werden, können weder die auf der Westseite der A 94 geforderten aktiven Lärmschutzmaßnahmen noch passive Schutzmaßnahmen vom Vorhabenträger verlangt werden. Darauf hinzuweisen ist, dass die A 94 die bestehende B 12 fast vollständig vom hohen Fern- und Regionalverkehrsanteil entlasten wird. Es ergibt sich dadurch für das etwa 70 m von der B 12 entfernt liegende Anwesen des Einwenders eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation.

Der Forderung, die bestehenden Bundesstraßen B 12 (die im Bereich Königswiese zur Staatsstraße abgestuft wird) und B 388 teilweise zurückzubauen kann nicht entsprochen werden, weil die Straßen künftig auch Zubringerverkehr zur A 94 aufnehmen und die entsprechende Verkehrsfunktion im Straßennetz erfüllen müssen. 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 für den Lkw-Durchgangsverkehr, können im Rahmen der Planfeststellung nicht erfolgen.

Die Befürchtung, dass durch den Neubau der A 94 eine erhebliche Wertminderung für das Anwesen eintreten wird, wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde so nicht geteilt. Da das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird, kann eine Entschädigungsleistung nicht angeordnet werden.

**3.5.2.1.38 Einwender Nr. 238** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 70, 71 und Blatt 6T lfd. Nr. 1)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Für den Neubau der A 94 werden im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 aus den Grundstücken Flnr. 432, 433 und 434, je Gemarkung Indling, insgesamt 9.938 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 3.481 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und 20 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung der Stromleitung BWVNr. 4.2.13 mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Die erheblichen Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig. Nordöstlich von Pocking endet der Neubau der A 94 am Autobahnkreuz A 3/A 94, das möglichst bestandsorientiert im Bereich der Anschlussstelle Pocking (B 12) der A 3 hergestellt wird (3.4.2).

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 aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (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.

**3.5.2.1.39 Einwender Nr. 239**

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 geändert bzw. ergänzt (Tekturplanung vom 10.3.2016). Durch Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz entfällt die Inanspruchnahme der Grundstücke Flnr. 287 und 287/1, je Gemarkung Indling.

Zum Hinweis auf die gepachteten Grundstücke Flnr. 432, 433 und 434, je Gemarkung Indling, darf auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.5.2.1.38 Bezug genommen werden.

**3.5.2.1.40 Einwender Nr. 240**

(Schreiben vom 11.9.2012 sowie vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Grundstücke im Eigentum der Einwender werden nicht in Anspruch genommen. Für den Neubau der A 94 einschließlich PWC-Anlage werden aber Teilflächen der gepachteten Grundstücke Flnr. 450, 454 und 455, je Gemarkung Pocking, benötigt. Die Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2).

Der geforderte Tausch der nördlich der A 94 geplanten 42 ha großen Kiebitz-Ausgleichsfläche A13/CEF mit den etwa 34 ha großen naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen A1/CEF und A5 für den Planfeststellungsabschnitt Malching - Kirchham südlich der Solaranlagen kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Auf die Ausführungen zu den allgemeinen Einwendungen unter 3.5.2.1 sowie unter 3.5.2.1.11 darf zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen werden.

Ebenso kann nicht verlangt werden, den nördlich der A 94 im Bereich der Ausgleichsfläche A13/CEF geplanten Schutzwall (vor Lärm- und Lichtemissionen sowie vor Bewegungseffekten und als Kollisionsschutz) südlich der Autobahntrasse zu errichten. Der geplante Schutzwall ist notwendig, um die naturschutzfachlichen Anforderungen der unmittelbar an die A 94 angrenzende Ausgleichsmaßnahme A13/CEF (Flächen zum Ausgleich der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Kiebitzlebensräumen) erfüllen zu können. Auf die festgestellten Planunterlagen, insb. Unterlage 1T, 12T und 16T, wird Bezug genommen. Südlich grenzt an die A 94 großflächig ein Solarpark an. Der Abstand der A 94 zur nächstgelegenen Wohnbebauung beträgt etwa 500 m. Die Autobahndirektion Südbayern hat aber zugesagt, die nach den festgestellten Planunterlagen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) mit Überschussmassen so zu modellieren, dass auch die Abschirmung in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

Im Zuge des derzeit im Bau befindlichen angrenzenden Autobahnabschnittes Malching - Kirchham wird zur Erschließung des Waldgrundstücks Flnr. 829, Gemarkung Kirchham, südöstlich der A 94 zwischen der derzeit bestehenden Grundstückszufahrt zur B 12 und dem öffentlichen Feld- und Waldweg Flnr. 837, Gemarkung Kirchham, ein neuer Weg hergestellt (BWVNr. 1.1.15, Planunterlagen Malching - Kirchham vom 31.1.2013 und Deckblattfassung vom 2.3.2015). Der neue Weg wird zum öffentlichen Feld- und Waldweg gewidmet. Somit besteht künftig eine Erschließung des Grundstücks Flnr. 829 über diesen neuen öFW als Verlängerung des Weges Flnr. 837 und über den bestehenden Weg Flnr. 827, Gemarkung Kirchham.

Zur beantragten Löschung der beim Grundstück Flnr. 829 bisher eingetragenen Dienstbarkeit können im Rahmen der Planfeststellung für die A 94 Regelungen nicht erfolgen.

Nach den festgestellten Planunterlagen (1. Tektur vom 10.3.2016) sind jagdliche Regelungen nur für die Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking vorgesehen (Unterlage 12.1T, Anhang Kap. 4.2, Maßnahmenformblatt A13/CEF). Danach soll zur Erreichung der naturschutzfachlichen Entwicklungsziele sowie zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch jagdliche Handlungen im Bereich der Kiebitz-Ausgleichsfläche über Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger als Grundeigentümer und dem Jagdpächter/den Jagdberechtigten sichergestellt werden, dass keine Fütterungsstellen angelegt und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers errichtet werden.

Jagdliche Einschränkungen erfolgen in dem Zeitraum März bis Juli. In dieser Zeit ist auf der Maßnahmenfläche A13/CEF (in Rücksprache mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde) nur die gezielte Prädatorenbekämpfung im Hinblick auf Wiesenbrüter zulässig. Beutegreifer sind damit auf der Maßnahmenfläche nicht von der Jagd ausgenommen.

Die jagdlichen Regelungen sind zur Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme erforderlich. Sie beschränken sich auf das notwendige Maß, um die Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme zu sichern, und sind nicht unverhältnismäßig belastend. Auch im Hinblick auf Wildschadens- und Tierseuchenbelange sind die Regelungen sachgerecht.

#### 3.5.2.1.41 **Einwender Nr. 241**

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, hat der Vorhabenträger nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße geplant, über die der zwischen-gemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickelt werden kann. Diese Straße wird entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße gewidmet. Sie beginnt am Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/ B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bereits bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90, Aufstufung zur Kreisstraße) in die Kreisstraße PA 7 bzw. die B 512.

Zuständiger Straßenbaulastträger und damit allein für den künftigen Unterhalt der Straße zuständig ist für die Kreisstraße der Landkreis Passau. Bei einem Wechsel der Straßenbaulast geht gemäß BayStrWG (Art. 11) mit der Straßenbaulast das Eigentum des bisherigen Trägers der Straßenbaulast an der Straße und an den zu ihr gehörigen Anlagen und alle Rechte und Pflichten, die mit der Straße in Zusammenhang stehen, ohne Entschädigung auf den neuen Straßenbaulastträger über.

Über Rückerstattungsansprüche von an die Gemeinde gezahlten Erschließungsbeiträgen wird nicht in der Planfeststellung entschieden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen die Sach- und Rechtslage zu dem Zeitpunkt maßgeblich ist, an dem die Beitragspflicht entstanden ist. Ändert sich später der Straßenstatus, lässt das nicht mehr die Grundlage für die bereits entstandene Beitragspflicht entfallen. Auch ein nachträglicher (Teil-)erlass ist nicht begründet, da die Aufstufung die zuvor eröffnete beitragsrelevante Nutzbarkeit des - gewerblich nutzbaren und damit von einer guten Verkehrsanbindung grundsätzlich profitierenden - Anliegergrundstücks fortbestehen lässt.

Erschließungsbeiträge fallen für die erstmalige Herstellung einer Erschließungsstraße an. Diese Leistung ist auch erbracht worden. Die Gemeinde Neuhaus a. Inn hat eine funktionsgerechte Straße zur Verfügung gestellt. Insoweit ist die Gemeinde Neuhaus a. Inn ihrer Erschließungspflicht nachgekommen. Die Erschließungsfunktion der Straße für den Gewerbebetrieb bleibt auch nach wie vor erhalten.

Die geltend gemachten Anliegerinteressen sind aber in die Abwägung einzustellen. Nachteile, die eine Umplanung erfordern oder einen Entschädigungsanspruch der Anlieger begründen würden, sind jedoch nicht ersichtlich. Auch der Verweis auf die erbrachten Erschließungsbeiträge begründet keine andere Entscheidung.

Der Forderung, im Hinblick auf die Belange der Jagd beim geplanten Kiesabbau auf der Seitenentnahmefläche des ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking in Etappen zu operieren, anstatt die gesamte Fläche in einem Zug auszubeuten und das Material zwischenzulagern, kann nicht entsprochen werden. Die artenschutz-

rechtlich begründete Ausgleichsmaßnahme A13/CEF muss vorgezogen vor dem Eingriff durch den Bau der A 94 in den vorhandenen Kiebitzlebensraum vollumfänglich hergestellt und wirksam sein.

Bei der Planlösung kann die Maßnahme A13/CEF hergestellt werden, ohne dass dabei Brutgebietsflächen des Kiebitz beansprucht werden. Die Zwischenlagerung erfolgt auf Flächen der öffentlichen Hand, eine Inanspruchnahme von privaten, landwirtschaftlich genutzten Flächen ist nicht notwendig. Auch der baubetriebliche Ablauf ist vergleichsweise einfach möglich und die Wirksamkeit der Ausgleichsfläche A13/CEF kann deutlich früher erreicht werden als bei den weiteren untersuchten Varianten (siehe Anlage 4 zum Erläuterungsbericht, Planunterlage 1T).

#### 3.5.2.1.42 **Einwender Nr. 242** (Grunderwerbsplan Blatt 2T, lfd. Nr. 32)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Aus dem 10.221 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 680/1 der Gemarkung Pocking werden 3.685 m<sup>2</sup> Fläche auf Dauer und 1.710 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Baudurchführung als Arbeitsstreifen benötigt. Durch die Tekturplanung vom 10.3.2016 mit Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz entfällt die ursprünglich vorgesehene Inanspruchnahme des Grundstückes Flnr. 291, Gemarkung Indling. Die landwirtschaftlichen Betriebsflächen (14 ha) werden nicht selbst bewirtschaftet, sie sind verpachtet. Die Inanspruchnahme mit Durchschneidung des Grundstückes lässt sich nicht vermeiden, denn der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2).

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 aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (A 3.7.1).

Über den Antrag auf Übernahme der südlich und nördlich der A 94 verbleibenden Flächen kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden, weil dafür das Entschädigungsverfahren vorgesehen ist (3.5.1.2.1).

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.

#### 3.5.2.1.43 **Einwender Nr. 243**

(Schreiben vom 19.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, hat der Vorhabenträger nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße geplant, über die der zwischen-gemeindliche und der nicht autobahnfähige Verkehr (Kraftfahrzeuge deren Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit bei max. 60 km/h liegt) abwickelt werden kann. Diese Straße wird entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße

gewidmet. Sie beginnt am Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/ B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bereits bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90, Aufstufung zur Kreisstraße) in die Kreisstraße PA 7 bzw. die B 512.

Die geforderte Führung des nicht autobahnfähigen Verkehrs auf einer nördlich des Gewerbegebietes Hartham neu zu bauenden Straße kann wegen der zu erwartenden geringen Verkehrsbelastung von etwa 700 Fahrzeugen/Tag auf der künftigen Kreisstraße (Prognosejahr 2030, Verkehrsuntersuchung Prof. Kurzak) vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Über die vorhandene, mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m, einem Grünstreifen mit 1,5 m und einem Geh- und Radweg mit einer Breite von 2 m, gut ausgebauten und auch übersichtlichen Straße kann dieses Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Erschließungsfunktion der Straße im Bereich des Gewerbegebietes Hartham verkehrssicher und leistungsfähig abgewickelt werden. Zuständiger Straßenbaulastträger und damit allein für den künftigen Unterhalt der Straße zuständig ist für die Kreisstraße der Landkreis Passau. Bei einem Wechsel der Straßenbaulast geht gemäß BayStrWG (Art. 11) mit der Straßenbaulast das Eigentum des bisherigen Trägers der Straßenbaulast an der Straße und an den zu ihr gehörigen Anlagen und alle Rechte und Pflichten, die mit der Straße in Zusammenhang stehen, ohne Entschädigung auf den neuen Straßenbaulastträger über.

Bei der Planlösung werden neben der bestehenden Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham die B 12alt und die GVS Goder - Wehrhäuser weitest möglich mit einbezogen. Die Grundinanspruchnahmen werden dadurch minimiert, genauso die Eingriffe in Überschwemmungsgebiete. Auch Eingriffe in Natur- und Landschaft und zusätzliche Immissionsbelastungen von Wohnanwesen werden weitgehend vermieden und es werden erhebliche Kosten eingespart.

Der Vorhabenträger hat auch Trassenführungen südlich der A 94 unter Einbeziehung der Überführung der GVS Gewerbepark Königswiese - Afham (K 229) untersucht. Auch diese Lösungen wären mit erheblichen Eingriffen in landwirtschaftliche Grundstücke sowie in das Überschwemmungsgebiet des Inn verbunden. In Mittich wären mehrere unmittelbar anliegende Wohnanwesen durch zusätzliche Immissionen betroffen.

Über Rückerstattungsansprüche von an die Gemeinde gezahlten Erschließungsbeiträgen wird nicht in der Planfeststellung entschieden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen die Sach- und Rechtslage zu dem Zeitpunkt maßgeblich ist, an dem die Beitragspflicht entstanden ist. Ändert sich später der Straßenstatus, lässt das nicht mehr die Grundlage für die bereits entstandene Beitragspflicht entfallen. Auch ein nachträglicher (Teil-)erlass ist nicht begründet, da die Aufstufung die zuvor eröffnete beitragsrelevante Nutzbarkeit des - gewerblich nutzbaren und damit von einer guten Verkehrsanbindung grundsätzlich profitierenden - Anliegergrundstücks fortbestehen lässt.

Erschließungsbeiträge fallen für die erstmalige Herstellung einer Erschließungsstraße an. Diese Leistung ist auch erbracht worden. Die Gemeinde Neuhaus a. Inn hat eine funktionsgerechte Straße zur Verfügung gestellt. Insoweit ist die Gemeinde Neuhaus a. Inn ihrer Erschließungspflicht nachgekommen. Die Erschließungsfunktion der Straße für den Gewerbebetrieb bleibt auch nach wie vor erhalten.

Weil die befürchtete enorme Verkehrszunahme nicht eintreten wird, kann nicht von einem künftig beträchtlich erhöhten Unfall- und Sicherheitsrisiko im Gewerbegebiet

ausgegangen werden. Unzumutbare Nachteile bzw. schwerwiegende Eingriffe in die vorhandene Betriebsstruktur für den Betrieb auf Flnr. 432, 434/2 und 434/3 im Gewerbegebiet Hartham sind nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Einwendungen wegen befürchteter betrieblicher Nachteile ist auch festzustellen, dass aus einem bestehenden Anliegergebrauch kein Anspruch auf einen unveränderten Fortbestand einer für die eigenen Belange als günstig empfundenen Verkehrsanbindung bzw. Verkehrssituation hergeleitet werden kann. Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Wegeverbindung bildet regelmäßig keine in den Schutz des Anliegergewerbebetriebes einzubeziehende Rechtsposition. Als Anlieger einer für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straße besteht lediglich ein Anspruch darauf, dass eine genügende Verbindung mit dem unmittelbar vor dem Anliegergrundstück gelegenen Straßenteil erhalten und dessen Anbindung an das öffentliche Wegenetz gewährleistet bleibt. Hat sich ein Gewerbebetrieb in seinen Strukturen oder Abläufen auf eine bestimmte Verkehrsanbindung oder Verkehrssituation eingestellt, rechtfertigt dies allein nicht, diesen dem Betrieb nach der Art seiner jeweiligen Unternehmensplanung zukommenden Lagevorteil in den Schutz der Eigentumsgarantie einzubeziehen.

Zur hilfsweisen Forderung, dass die Zufahrt zu dem Betriebsgrundstück rechtlich und tatsächlich während und nach der Maßnahme auf ganzer Grundstücksbreite sicherzustellen ist, wird festgestellt, dass im Bereich des Betriebsgeländes keine baulichen Eingriffe in die bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham vorgesehen bzw. erforderlich sind. Anpassungsmaßnahmen an der bestehenden Ortsstraße östlich des Kreisverkehrs im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Die Zulässigkeit von Zufahrten richtet sich nach den Regelungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG).

Auch die geltend gemachten unzumutbaren Mehrbelastungen durch Lärm und Staub sowie Verkehrswertminderungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten.

Die geltend gemachten Anliegerinteressen wurden in die Abwägung eingestellt. Nachteile, die eine Umplanung erfordern oder einen Entschädigungsanspruch der Anlieger begründen würden, sind jedoch nicht ersichtlich. Auch der Verweis auf die erbrachten Erschließungsbeiträge begründet keine andere Entscheidung.

#### **3.5.2.1.44 Einwender Nr. 244**

(Schreiben vom 29.9.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Der Vorhabenträger hat die Autobahnanschlussstelle PA 58 aus Gründen der Eingriffsminimierung möglichst bestandsorientiert im Bereich der bestehenden Kreisstraßenverbindung Bad Füssing - Pocking platziert. Die Kreisstraße PA 58 stellt heute schon die Hauptverbindung zwischen Bad Füssing und Pocking sowie zur Bundesstraße 12 (Pocking) und weiter Richtung A 3 und Passau dar. Die Anschlussstelle ist laut Verkehrsgutachten nach ihrer Lage richtig und leistungsfähig. Auch der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine im Bereich Angering noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der



(im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Für das etwa 480 m südlich der Autobahn liegende Wohnanwesen ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 51 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht für das etwa gleich weit von der A 94 entfernt liegende Wohnanwesen in Haid (Immissionspunkt 10) zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 deutlich unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel. Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Eingewandt wurde auch eine mögliche Lärmzunahme durch den künftigen Verkehr auf der PA 58, die an die A 94 angebunden wird. Durch die Anbindung der Kreisstraße an die A 94 wird nördlich des Kreisverkehrsplatzes in Angering eine Steigerung von 8.300 auf 13.000 Fahrzeugen täglich prognostiziert. Die Steigerung des Verkehrs würde im Bereich des Weilers Angering/Haid auch zu einer Lärmzunahme von bis zu 2 dB(A) führen. Da die Lärmbelastung im Bereich des Weilers bereits im Bestand sehr hoch liegt (Tag bis zu 68 dB(A), Nacht bis zu 59 dB(A)) und durch die autobahnbedingte Verkehrszunahme noch weiter erhöht würde, hat die Autobahndirektion zugesagt, die Anpassungsstrecke der Kreisstraße PA 58 in Richtung Bad Füssing bis über Angering/Haid hinaus um etwa 300 m zu verlängern und für die neue Straßenoberfläche der Kreisstraße einen lärmindernden Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{\text{Stro}}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht. Die Zusage der Autobahndirektion wird zum Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses (A 3.6.1).

Da der Vorhabenträger die Lärmzunahme, die durch den zusätzlich entstehenden Verkehr zu erwarten wäre, durch diese Maßnahme ausgleicht, können dem Vorhabenträger weitere Lärmschutzmaßnahmen nicht auferlegt werden. Auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen kann in der Planfeststellung nicht erfolgen.

Wie am Erörterungstermin zugesagt, wird die Autobahndirektion Südbayern im Zuge der Bauausführung die im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen der A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) um bis zu 1,5 m anheben, so dass die Abschirmung der Autobahn in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

Die Befürchtung, dass durch das Vorhaben eine erhebliche Wertminderung eintreten wird, wird deshalb so nicht geteilt. Da das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird, kann eine Entschädigungsleistung nicht angeordnet werden.

3.5.2.1.45 **Einwender Nr. 245** (Grunderwerbsplan Blatt 2T, lfd. Nr. 9 und 11)

(Schreiben vom 29.9.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Der Vorhabenträger hat die Autobahnanschlussstelle PA 58 aus Gründen der Eingriffsminimierung möglichst bestandsorientiert im Bereich der bestehenden Kreisstraßenverbindung Bad Füssing - Pocking platziert. Die Kreisstraße PA 58 stellt heute schon die Hauptverbindung zwischen Bad Füssing und Pocking sowie zur Bundesstraße 12 (Pocking) und weiter Richtung A 3 und Passau dar. Die Anschlussstelle ist laut Verkehrsgutachten nach ihrer Lage richtig und leistungsfähig. Auch der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländeneiveau. Eine im Bereich Angering noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die Grundinanspruchnahmen können auch nicht durch Verzicht auf die geplanten naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen weiter verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt (C 3.4.5.3.4). Mit der nördlich der A 94 zwischen PA 58 und Autobahnabfahrt geplanten Ausgleichsmaßnahme A5 sowie der nördlich des Kreisverkehrsplatzes vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme A15 soll der Wald- und Waldrandlebensraum zwischen dem ehemaligen Standortübungsplatz und der verlegten Kreisstraße PA 58 vergrößert und insbesondere eine landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Autobahn und der Anschlussstelle erreicht werden.

Der nördlich der A 94 im Bereich der Ausgleichsfläche A13/CEF geplante Schutzwall (vor Lärm- und Lichtemissionen sowie vor Bewegungseffekten und als Kollisionsschutz) ist notwendig, um die naturschutzfachlichen Anforderungen der unmittelbar an die A 94 angrenzende Ausgleichsmaßnahme A13/CEF (Flächen zum Ausgleich der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Kiebitzlebensräumen) erfüllen zu können. Auf die festgestellten Planunterlagen, insb. Unterlage 1T, 12T und 16T, wird Bezug genommen.

Der etwa 28,5 ha große landwirtschaftliche Betrieb ist langfristig an den Sohn verpachtet. Dieser bewirtschaftet den Betrieb im Nebenerwerb. Angebaut werden hauptsächlich Mähdruschfrüchte und es werden auch Eier für den Verkauf erzeugt. Für den Neubau der A 94 mit der Anschlussstelle PA 58 einschließlich der Ausgleichsflächen A5 und A15 werden aus dem Grundstück Flnr. 478, Gemarkung Pocking, 35.204 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden aus diesem Grundstück und aus dem Grundstück Flnr. 475, Gemarkung Pocking, insgesamt 13.233 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Umleitungsstrecke der Kreisstraße und als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen sowie 452 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung von Ver- und Versorgungsleitungen mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Die erheblichen Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig. Die Umleitungsstrecke und die Arbeitsstreifen sind für den Bau der Kreisstraßenüberführung auch südlich der A 94 notwendig. Eine Führung des Umleitungsverkehrs östlich der Kreisstraße ist nicht sinnvoll, weil dort die

Anschlussstellenrampe hergestellt werden muss. Auch bei einer Führung auf der Trasse des öFW BWVNr. 1.1.15 wären bei den Grundstücken FlNr. 475 und 478 während der Bauzeit erhebliche vorübergehende Inanspruchnahmen notwendig. Weil die PA 58 mit etwa 8.000 Fahrzeugen/Tag heute bereits relativ stark belastet ist, muss die Umleitungsstrecke verkehrliche Mindestanforderungen erfüllen.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes ist nach dem vorliegenden Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 22.5.2017 (der Flächenentzug beträgt unter Berücksichtigung einer unwirtschaftlichen Restfläche von 0,1 ha rund 3,62 ha, das sind 13,2 % der anrechenbaren Betriebsfläche) bei betriebswirtschaftlicher Betrachtung nicht auszugehen, weil der Betrieb aufgrund seiner relativ geringen Flächenausstattung keine eigenständige Existenz darstellt. In die Beurteilung eingeflossen sind u. a. auch die Einnahmen aus der Gästebeherbergung.

Aber selbst wenn man davon ausgeht, dass der im Nebenerwerb geführte Betrieb einschließlich der Gästevermietung eine erhebliche Einkommensquelle für den Lebensunterhalt bildet und insofern eine Existenzgefährdung unterstellt, müsste hier auf das Planvorhaben nicht verzichtet werden. Das öffentliche Interesse am Straßenbauvorhaben ist so groß, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt. Auch eine die betrieblichen Flächen schonendere Ausgestaltung ist nicht möglich. Dies gilt auch für die zu Kompensationszwecken in Anspruch genommene Fläche. Die Maßnahmen sind notwendig und örtlich gebunden. Die Ausgleichsmaßnahme A5 schließt an die verbleibenden Waldbestände am östlichen Rand des ehemaligen Standortübungsplatzes an und dient dem Ausgleich von Waldverlusten. Die Ausgleichsmaßnahme A15 ist zur Gestaltung des Landschaftsbildes und Einbindung der Anschlussstelle der PA 58 erforderlich.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den oben genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

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.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die nördlich der A 94 verbleibende Restfläche von FlNr. 478, Gemarkung Pocking, auf Verlangen des Grundeigentümers zu übernehmen (A 6.1.13).

Der Forderung, auf den Ausbau des öFW FlNr. 477, Gemarkung Pocking, (BWVNr. 1.2.40) zwischen Bau-km 28+640 und 28+769 zu verzichten und statt dessen den Weg nach Norden zu verlegen und dann in westlicher Richtung entlang der A 94 zu führen, kann nicht entsprochen werden. Weil der öFW auch über die A 94 überführt werden muss und die im Bereich des Solarparks vorhandenen Wege wieder

angebunden werden müssen, wären wesentlich höhere Grundinanspruchnahmen erforderlich und es würden auch erhebliche Mehrkosten entstehen.

Für die etwa 480 m südlich der Autobahn liegende Hofstelle mit Frühstückspension ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 51 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht für das etwa gleich weit von der A 94 entfernt liegende Wohnanwesen in Haid (Immissionspunkt 10) zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 deutlich unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel. Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Eingewandt wurde auch eine mögliche Lärmzunahme durch den künftigen Verkehr auf der PA 58, die an die A 94 angebunden wird. Durch die Anbindung der Kreisstraße an die A 94 wird nördlich des Kreisverkehrsplatzes in Angering eine Steigerung von 8.300 auf 13.000 Fahrzeugen täglich prognostiziert. Die Steigerung des Verkehrs würde im Bereich des Weilers Angering/Haid auch zu einer Lärmzunahme von bis zu 2 dB(A) führen. Da die Lärmbelastung im Bereich des Weilers bereits im Bestand sehr hoch liegt (Tag bis zu 68 dB(A), Nacht bis zu 59 dB(A)) und durch die autobahnbedingte Verkehrszunahme noch weiter erhöht würde, hat die Autobahndirektion zugesagt, die Anpassungsstrecke der Kreisstraße PA 58 in Richtung Bad Füssing bis über Angering/Haid hinaus um etwa 300 m zu verlängern und für die neue Straßenoberfläche der Kreisstraße einen lärmindernden Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{StrO}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht. Die Zusage der Autobahndirektion wird zum Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses (A 3.6.1).

Da der Vorhabenträger die Lärmzunahme, die durch den zusätzlich entstehenden Verkehr zu erwarten wäre, durch diese Maßnahme ausgleicht, können dem Vorhabenträger weitere Lärmschutzmaßnahmen nicht auferlegt werden. Auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen kann in der Planfeststellung nicht erfolgen.

Wie am Erörterungstermin zugesagt, wird die Autobahndirektion Südbayern im Zuge der Bauausführung die im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen der A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) um bis zu 1,5 m anheben, so dass die Abschirmung der Autobahn in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

Die Befürchtung, dass durch das Vorhaben eine erhebliche Wertminderung eintreten wird, wird deshalb so nicht geteilt. Da das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird, kann eine Entschädigungsleistung nicht angeordnet werden.

#### 3.5.2.1.46 **Einwender Nr. 246** (Gründerwerbsplan Blatt 4T, lfd. Nr. 22 und 24)

(Schreiben vom 2.10.2012, 17.6.2016 und 3.7.2017, Nr. 13/sf-900/12-L)

Die Einwender bewirtschaften laut dem Gutachten des Sachverständigenteams Eckl, Ettinger, Stegherr einen 109 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im

Haupterwerb. 3 ha davon ist Forstfläche. Etwa 43 ha landwirtschaftliche Fläche ist zugepachtet. Von der Betriebsfläche liegen 25 ha im Bereich Haarbach/Ortenburg, also 27 km vom Hof in Oberindling entfernt.

Für den Neubau der A 94 wird aus dem 70.657 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 46, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 8.753 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 5.418 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und 25 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung einer Gasleitung mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Darüber hinaus wird aus dem 34.335 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 174, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 11.329 m<sup>2</sup> auf Dauer und von 6.769 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung beansprucht. Ferner werden 38 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung einer Gasleitung mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Wegen der Plantekur vom 10.3.2016 mit Verzicht auf die Seitenentnahme Prenzing wird bei Flnr. 174 die Fläche östlich der A 94 nicht mehr in Anspruch genommen.

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 sowie die zeitweise Umlegung der Kreisstraße PA 56 während der Bauzeit sind notwendig.

Im Bereich Niederindling/Oberindling hat der Vorhabenträger die Planfeststellungstrasse etwa mittig zwischen Ober- und Niederindling platziert. Die Wahllinie der Raumordnung würde unverhältnismäßig nahe an Niederindling und Prenzing heranrücken und hätte für die dortige Bebauung erhebliche Immissionsbelastungen zur Folge. Trassenführungen der Autobahn, bei denen die Grundstücke Flnr. 46 und 174 nicht oder geringer betroffen wären, sind bei Beachtung eines ausgewogenen Linienvverlaufs der A 94 nicht möglich.

Auch der Höhenverlauf der A 94 ist ausgewogen und möglichst rücksichtsvoll gewählt. Eine tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht möglich. Im Bereich Oberindling liegt die Gradienten der Autobahn etwa 1,5 m über Gelände und steigt dann langsam an. In der Weiterführung östlich von Pocking muss die A 94 über die Kreisstraße PA 57, über den Ausbach und den öFW Geilsbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 sowie die GVS Gewerbepark Königswiese - B 12 und die GVS Mittich - Hartham überführt werden.

Für die notwendige Anpassung der Kreisstraße PA 56 mit Überführung über die A 94 hat der Vorhabenträger einen möglichst bestandsorientierten Linienvverlauf gewählt. Die Eingriffe in das Grundstück Flnr. 46 können nicht vermieden oder weiter verringert werden. Nachvollziehbar und vernünftig ist, mit der Überführung über die Autobahn auch die bestehende unstete Linienvführung der Kreisstraße zu verbessern. Im Bereich der Hofstelle muss die Verlegungsstrecke wieder an den Bestand angebunden werden. Diese Anbindung ist so geplant, dass für die notwendige Straßenverbreiterung sowie die Straßenböschung in das Grundstück Flnr. 46 nur in einem relativ schmalen Streifen entlang der bestehenden Grundstücksgrenze eingegriffen werden muss. Vorgesehen ist darüber hinaus eine Zufahrt vom Grundstück auf die Kreisstraße (BWVNr. 1.2.88). Auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist die Verbreiterung der Straße ebenso geplant.

Weil auch der Höhenverlauf der PA 56 möglichst stetig auszubilden ist und Mindestausrundungsradien einzuhalten sind, kann die Länge der Anrampung nicht, wie gefordert, kürzer ausgebildet werden. Anzumerken ist, dass laut Höhenplan (Planunterlage 8, Blatt 20T) bei Bau-km 0+150 der Höhenunterschied zwischen Gelände und Straßengradiente nur etwa 15 cm betragen wird. Unzumutbare Beeinträchtigungen für die Nutzung der bestehenden Maschinenhalle sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu befürchten.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 12.5.2017 wird die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch den oben genannten Flächenentzug nicht gefährdet. Das Gutachten geht unter Berücksichtigung einer unwirtschaftlichen Restfläche von 0,4 ha bei Flnr. 174 und einer weiteren Fläche von 0,16 ha bei Flnr. 46 zur Errichtung einer eigenen „Fahrt“ für den Wegfall der derzeitigen Erschließung über die PA 56 von einer Gesamtentzugsfläche von 2,57 ha aus. Der Flächenverlust beträgt 3,76 % der anrechenbaren Betriebsfläche. Bei den betroffenen Grundstücken handelt es sich um Hofanschlussflächen bzw. hofnahe Flächen. Eine eingehende betriebswirtschaftliche Beurteilung wurde vorgenommen, obwohl der Flächenentzug unter 5 % liegt. Durch den erheblichen Flächenentzug und bei der unterstellten Einschränkung der Viehhaltung ergibt sich laut Gutachten eine deutliche Minderung des Betriebsgewinns. Der Betrieb ist aber auch nach dem Flächenentzug in der Lage, eine ausreichende Eigenkapitalbildung zu erwirtschaften.

Im Rahmen einer Alternativberechnung wurde geprüft, wie sich ein zusätzlicher Flächenentzug der südöstlich der A 94 verbleibenden Teilfläche von 1,9 ha aus Flnr. 174 auswirken würde. Das Gutachtertteam kommt zu dem Ergebnis, dass der Betrieb auch bei Berücksichtigung dieser Teilfläche eine ausreichende Eigenkapitalbildung erreicht und nicht in der Existenz gefährdet werden kann.

Mögliche notwendige Altenteilerleistungen sind in den im Gutachten angesetzten durchschnittlichen Lebenshaltungskosten bereits enthalten.

Die Pachtgrundstücke Flnr. 1685/1 und 1685/2, Gemarkung Indling, sind aufgrund der Restpachtzeit im Gutachten mit einer Fläche von rd. 2,55 ha in die anrechenbare Betriebsfläche einbezogen. Die aneinander angrenzenden Grundstücke werden zwar durchschnitten. Die nördlich der A 94 verbleibenden Flächen bleiben aber weiterhin wirtschaftlich nutzbar.

Die Betriebsausgaben für Pachten hat das Gutachtertteam gemäß den ausgewerteten Unterlagen der Betriebe aus den letzten Jahren berücksichtigt. Eine rein spekulative zukünftige Entwicklung der Pachtpreise ist nicht belegbar, betreffe auch nicht von der Baumaßnahme betroffene Landwirte und konnte daher in die Gutachten keinen Eingang finden. Auf die Ausführungen unter 3.5.2.1 darf ergänzend verwiesen werden.

Die erhebliche betriebliche Betroffenheit wird nicht verkannt. Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist jedoch so groß, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt. Möglichkeiten, die Flächeninanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden nicht gesehen.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den oben genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die westlich der A 94 verbleibende unwirtschaftliche Restfläche von FlNr. 174, Gemarkung Indling, auf Verlangen des Grundeigentümers zu übernehmen (A 6.1.14). Über den Antrag auf Übernahme der östlich der A 94 verbleibenden etwa 1,9 ha großen Fläche kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden (3.5.1.2.1). Soweit eine Übernahme durch den Vorhabenträger nicht erfolgt, ist Erschließung der Fläche über den öFW FlNr. 179, Gemarkung Indling und die Straßenverbindung Prenzing - Niederindling gesichert.

Der öFW FlNr. 172 wird nach den Planunterlagen aufgelassen. Als Ersatz wird entlang der Autobahnböschung einer neuer Weg hergestellt (BWVNr. 1.2.57). Das Grundstück FlNr. 46 ist über diesen Weg erschlossen. Es besteht kein Anspruch auf unveränderte Beibehaltung der bisherigen Zufahrtsituation in ganzer Grundstücksbreite. Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen in Abstimmung mit der Stadt Pocking und den Grundstücksanliegern aber nochmals prüfen, ob und wie weit der öFW FlNr. 167, Gemarkung Indling, sowie der öFW FlNr. 172, Gemarkung Indling, im Hinblick auf die künftigen Grundstückszuschnitte angepasst oder auch zurückgebaut werden können. Darüber hinaus wird die Autobahndirektion Südbayern im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen nochmals prüfen, ob ein zusätzlicher Weg entlang der Westseite des Grundstückes FlNr. 46 am Böschungsfuß der PA 56 hergestellt werden kann (A 6.1.14).

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme, für evtl. Mehraufwendungen für die Befestigung und Unterhalt einer eigenen „Fahrt“ auf dem Grundstück FlNr. 46, für 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.

In Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass alle 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).

Auch eine ordnungsgemäße Oberflächenwasserableitung der über die Autobahn überführten Kreisstraße PA 56 hat der Vorhabenträger sicherzustellen (A 3.7.2).

Wie oben bereits ausgeführt, würde die Wahllinie der Raumordnung unverhältnismäßig nahe an Niederindling und Prenzing heranrücken. Sie hätte für die dortige Bebauung erhebliche Immissionsbelastungen zur Folge und kann deshalb vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Für die etwa 530 m westlich der A 94 liegende Hofstelle der Einwander ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 51 dB(A) am Tage und 48 dB(A) in der Nacht für das etwa gleich weit von der A 94 entfernt liegende Anwesen Immissionspunkt 44 in

Oberindling zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 weit unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um den Gebietstyp Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden unterschritten. Der Vorhabenträger kann deshalb zu den geforderten weiteren Schallschutzmaßnahmen nicht verpflichtet werden.

Maßnahmen zum Schutz vor Luftverunreinigungen sind nicht erforderlich (3.4.4.2).

Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass er, soweit im Zuge der Bauarbeiten über die in den festgestellten Plänen vorgesehenen Seitenablagerungen hinaus weiterer überschüssiger Oberbodenabtrag anfällt, diese Überschussmassen bevorzugt in Bereichen mit angrenzender Wohnbebauung entlang der Autobahntrasse als Seitenablagerung mit Lärm- und Sichtschutzwirkung wieder einbauen wird. Die Umsetzung der Maßnahmen setzt voraus, dass ein freihändiger Erwerb der benötigten Grundstücksflächen zu angemessenen Bedingungen möglich ist und die rechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der Wälle geschaffen werden können (A 3.9.1).

#### 3.5.2.1.47 **Einwender Nr. 247** (Grunderwerbsplan Blatt 2T, lfd. Nr. 13 und 19)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes nahe der dort vorhandenen Bebauung entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden.

Die Plantrasse nimmt weitest möglich Rücksicht auf die vorhandene Bebauung in den Ortsteilen Haid, Angering, Haidzing, Pram und Wollham. Auch der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und 33+000 verläuft die Autobahngradienten etwa 2 Meter unter Geländeneiveau. Eine noch tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Der Vorhabenträger hat die Autobahnanschlussstelle PA 58 aus Gründen der Eingriffsminimierung möglichst bestandsorientiert im Bereich der bestehenden Kreisstraßenverbindung Bad Füssing - Pocking platziert. Die Kreisstraße PA 58 ist



heute schon die Hauptverbindung zwischen Bad Füssing und Pocking sowie zur Bundesstraße 12 (Pocking) und weiter in Richtung A 3 und Passau. Die Planlösung stellt sicher, dass die Hauptverkehrsbeziehung Bad Füssing - Passau/Passau - Bad Füssing dabei am verkehrssichersten und leistungsfähigsten (ohne Linksabbiegevorgänge auf der auch künftig stark befahrenen Kreisstraße PA 58) abgewickelt werden kann.

Die PA 58 rückt unmittelbar nördlich der A 94 bei Haid geringfügig von der Bebauung ab und wird über den geplanten Kreisverkehrsplatz mit den Auf- und Abfahrtsästen der A 94 sowie der Weiterführung in Richtung Pocking bzw. der vom Landkreis Passau geplanten Verlegung der PA 58 verknüpft. Der Verkehr aus Bad Füssing in Richtung A 3 wird künftig südlich der A 94 auf die Autobahn auffahren.

Westlich der PA 58 wird durch den nördlich der A 94 im Bereich der Ausgleichsfläche A13/CEF geplanten 2,5 m hohen Schutzwall sowie die Rampen der Überführungen des öFW BWVNr. 1.1.15 sowie der PA 58 eine gewisse Abschirmung der Autobahn erreicht.

Die Details der geplanten Anschlussstelle entsprechen dem notwendigen Standard. Die Fahrstreifenbreiten sowie die Straßenausrundungsradien der Ausfahrtrampen sind sachgerecht. Eine weitere Reduzierung des Ausbaustandards ist im Hinblick auf die notwendige Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der Autobahnanschlussstelle nicht vertretbar.

Für den Neubau der A 94 mit der Anschlussstelle PA 58 sowie der notwendigen Anpassung der Kreisstraße in Richtung Pocking wird aus dem Grundstück Flnr. 597, Gemarkung Pocking, 1 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden bei diesem Grundstück 358 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Beim Grundstück Flnr. 597/1, Gemarkung Pocking, wird 1 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung von Ver- und Versorgungsleitungen mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Die geringen Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse und der Ausgestaltung des Vorhabens auch bei Berücksichtigung der Eingriffe in das Anwesen auf Flnr. 597, Gemarkung Pocking, in Haid erforderlich und vernünftig.

Im Prognosenullfall, also ohne Bau der A 94 und der St 2117neu ergibt sich laut Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak auf der Kreisstraße PA 58 zwischen Pocking und Angering im Prognosejahr 2030 eine Verkehrsbelastung von 8.300 Kfz/Tag. Im Planfall (mit A 94, St 2117neu sowie verlegter PA 58) beträgt die Verkehrsbelastung auf der PA 58alt zwischen Pocking und Kreisverkehrsplatz im Prognosejahr laut Gutachten 4.800 Kfz/Tag. Die Verkehrsbelastung der PA 58neu liegt bei 4.200 Fahrzeugen/Tag. Zwischen dem Kreisverkehrsplatz und dem südlichen Anschlussstellenast geht das Gutachten von etwa 10.600 Fahrzeugen/Tag aus. In der Weiterführung Richtung Bad Füssing werden 13.000 Kfz/Tag prognostiziert.

Für die Wohngebäude auf Flnr. 597 wurden von der Autobahndirektion Südbayern Prognoseberechnungen durchgeführt (ergänzend zu Unterlage 11.1T), um die Summenwirkung von A 94 und PA 58 zu berücksichtigen. Im Bereich der Anschlussstelle PA 58 sind für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 62 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht (Immissionspunkt 5) bzw. von 60 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht (Immissionspunkt 6) zu erwarten.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. An den Immissionspunkten 5 und 6 werden die Tagwerte eingehalten. Weil der Nachtwert um 3 dB(A) am Immissionspunkt 5 und um 2 dB(A) am Immissionspunkt 6 überschritten wird und aktive Schutzmaßnahmen zur Einhaltung auch der Nachtwerte im Bereich der Autobahnanschlussstelle wirtschaftlich unverhältnismäßig wären, bestehen für diese Gebäude grundsätzlich Ansprüche auf passiven Lärmschutz (A 6.1.3).

Auf die Ausführungen unter 3.4.4.1 zum Verkehrslärmschutz darf ergänzend verwiesen werden. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Die zur optischen und lärmtechnischen Abschirmung der Autobahn am Erörterungstermin hilfsweise geforderte Überschussmassenablagerung unmittelbar im Bereich der Wohnanwesen auf dem Grundstück Flnr. 597 des Einwenders wäre aus Sicht der Autobahndirektion sinnvoll und auch vorstellbar. Weil Regelungen hierzu im Planfeststellungsbeschluss nicht erfolgen können, ist die Zusage der Autobahndirektion, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen mit den Einwendern Möglichkeiten einer solchen optischen und lärmtechnischen Abschirmung zu prüfen, unter A 6.1.15 festgehalten. Auch auf A 3.9.1 wird ergänzend hingewiesen.

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Der Vorhabenträger hat anhand des „PC-Berechnungsverfahrens zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“ für vier repräsentative Immissionsorte mögliche Belastungen im Prognosejahr 2030 untersucht. Belastungen oder Einwirkungen, die Grenzwerte 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 nicht zu erwarten. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch das Planvorhaben ist nicht zu befürchten (3.4.4.2). Die Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen wurde durch das Landesamt für Umwelt (LfU) überprüft und bestätigt. Auf der Grundlage der durchgeführten Abschätzung kann für die Anwesen im Einwirkungsbereich der Maßnahme zuverlässig davon ausgegangen werden, dass die maßgeblichen lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten werden.

Die nachteilige Veränderung der Situation für die Anwesen Flnr. 597 durch die A 94 im Süden und den Anschlussast PA 58 im Westen wird nicht verkannt. Eine so massive Betroffenheit, dass vom Vorhabenträger eine Übernahme zu erfolgen hat, wird von der Planfeststellungshörde nicht gesehen. Da aus diesem Grundstück eine Abtretung sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme erfolgt, also ein Entschädigungsverfahren noch durchzuführen sein wird, muss darüber hier nicht entschieden werden (BGH v. 20.9.2012 Az. III ZR 264/11).

Unabhängig davon, ob durch den Vorhabenträger die geforderte Übernahme des Anwesens erfolgt, überwiegen die für das Vorhaben sprechenden Belange die privaten Belange. Ein Verzicht auf das Vorhaben oder Ausführungsalternativen, die weiter abrücken, scheiden aus.

Soweit ein Baurecht für einen Ersatzbau gefordert wurde, kann auch hierüber nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden werden.

**3.5.2.1.48 Einwender Nr. 248** (Grunderwerbsplan Blatt 4T, lfd. Nr. 6 und 8)

(Schreiben vom 17.6.2016, Nr. 13/sf-900/12-L)

Für den Neubau der A 94 wird aus dem 20.442 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 1685/1, Gemarkung Pocking, eine Teilfläche von 9.907 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 4.055 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen sowie die Umleitung des Verkehrs der GVS Prenzinger Straße während der Bauzeit in Anspruch genommen. Darüber hinaus wird aus dem 30.673 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 1685/2, Gemarkung Pocking, eine Teilfläche von 9.636 m<sup>2</sup> auf Dauer und von 2.500 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung beansprucht. Die landwirtschaftlichen Flächen werden nicht selbst bewirtschaftet, sie sind verpachtet.

Die Grundinanspruchnahme mit diagonaler Durchschneidung der beiden Grundstücksflächen lässt sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Auch die Arbeitsstreifen sowie die zeitweise Umleitung der GVS Prenzinger Straße während der Bauzeit der Gemeindestraßenüberführung über die Autobahn sind notwendig. Im Bereich Niederindling/Oberindling hat der Vorhabenträger die Planfeststellungstrasse etwa mittig zwischen Ober- und Niederindling platziert. Die Wahllinie der Raumordnung würde unverhältnismäßig nahe an Niederindling und Prenzing heranrücken und hätte für die dortige Bebauung erhebliche Immissionsbelastungen zur Folge. Trassenführungen der Autobahn, bei denen die Grundstücke Flnr. 1685/1 und 1685/2 nicht oder geringer betroffen wären, sind bei Beachtung eines ausgewogenen Linienverlaufs der A 94 nicht möglich.

Wie vorher unter 3.5.1.2.2 bereits ausgeführt ist, 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).

Auch über den Antrag auf Übernahme der verbleibenden Restflächen der Grundstücke Flnr. 1685/1 und 1685/2 kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden, weil dafür das Entschädigungsverfahren vorgesehen ist (3.5.1.2.1).

**3.5.2.1.49 Katholische Pfarrkirchenstiftung Mittich** (Einwender Nr. 8006)

(Schreiben vom 27.8.2012, 23.5.2016 und 31.7.2017)

Die Katholische Pfarrkirchenstiftung wird laut Schreiben vom 31.7.2017 von der Kanzlei Labbé vertreten. Der Vorhabenträger kann nicht dazu verpflichtet werden, die Kapelle St. Koloman auf Flnr. 423, Gemarkung Mittich, wie gefordert anzuheben oder an eine geeignete Stelle zu versetzen. Von massiven Beeinträchtigungen der Nutzung der Kapelle durch zusätzlichen Lärm, durch steigende Schadstoffemissionen oder vorhabenbedingte Auswirkungen auf die Bausubstanz ist nicht auszugehen. Die Kapelle liegt unmittelbar an der Bundesstraße 512, von der sie durch eine Stützmauer abgetrennt ist. Bei der künftigen Ausgestaltung und

Höhenlage der Autobahn wird das unmittelbare Umfeld der Kapelle im Vergleich zur jetzigen Situation nicht wesentlich verändert. Die Gradienten der Autobahn muss für einen ausgewogenen Höhenverlauf um etwa 30 cm angehoben werden. Eine Grundinanspruchnahme aus Flnr. 423 ist nicht vorgesehen, lediglich der an der Kapelle vorbeiführende öFW muss während der Baudurchführung vorübergehend in Anspruch genommen werden. Westlich der Kapelle wird der in Richtung A 3 bestehende öFW eingezogen und durch den Autobahndamm überbaut.

Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, im Rahmen der Detailplanung sowie bei der Umsetzung des Vorhabens Eingriffe in die Kapelle St. Koloman bzw. das direkte Umfeld soweit wie möglich zu vermeiden und bei der Bauausführung in Abstimmung mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, der Gemeinde Neuhaus am Inn und der Katholischen Pfarrkirchenstiftung auf eine angemessene Gestaltung des Umfelds der Kapelle zu achten (A 3.9.2).

3.5.2.2 **Einwender Nr. 301** (Grunderwerbsplan Blatt 2T, lfd. Nr. 18, 22, 30 und Blatt 3T lfd. Nr. 13) sowie **Nr. 302, 303 und 304** vertreten durch die **Rechtsanwälte Schönefelder, Ziegler, Lehnert**, München (Schreiben vom 29.9.2012, 1.10.2012 sowie vom 2.10.2012 und 13.6.2016 Nr. 185-12/L/co)

Die Einwender bewirtschaften laut ihren Angaben und dem Gutachten des Sachverständigenteams Eckl, Ettinger, Stegherr einen ca. 135 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. 10 ha davon ist Forstfläche. Etwa 65 ha landwirtschaftliche Fläche ist zugepachtet. Für den Neubau der A 94 mit dem Bau der Anschlussstelle PA 58 werden aus den Grundstücken Flnr. 599, 602, 680 und 730/1, je Gemarkung Pocking, insgesamt 69.662 m<sup>2</sup> der Eigenflächen auf Dauer benötigt. Außerdem werden 26.144 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen sowie die Umlegung des Verkehrs auf der GVS Haidzinger Straße während dem Bau der Überführung über die Autobahn in Anspruch genommen und insgesamt 436 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung von Ver- und Entsorgungsleitungen mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Unter Berücksichtigung der geplanten Inanspruchnahmen der beiden gepachteten Grundstücke Flnr. 680/1 und 669, je Gemarkung Pocking, ergibt sich laut Gutachten insgesamt eine anrechenbare Gesamtentzugsfläche von ca. 8 ha.

Diese erheblichen Grundinanspruchnahmen und die starken Eingriffe in das 26 ha große Hofgrundstück Flnr. 599 durch die Grundstücksdurchschneidung und den Bau der südlichen Anschlussstellenrampe PA 58 lassen sich nicht vermeiden oder verringern, der Bau der A 94 ist in Form der Planlösung erforderlich und vernünftig. Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig, wobei sich die vorübergehende Grundinanspruchnahme nicht wie befürchtet über einen Zeitraum von mehr als fünf Jahren (Gesamtbauphase des Autobahnabschnittes), sondern voraussichtlich über einen deutlich kürzeren Zeitraum erstrecken wird. Auf die vorstehenden Ausführungen insbesondere unter C 3.3 sowie 3.4.2 darf Bezug genommen werden.

Die Linienführung der Planfeststellungsstraße orientiert sich an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse. Im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking am Beginn der Planfeststellung hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere

Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Weil die Plantrasse im Vergleich zur Wahllinie der Raumordnung -die zwar auf längere Strecke unmittelbar entlang der B 12 verlaufen würde, dabei aber 700 m in Richtung Pocking ausschwenkt- auch deutlich kürzer ist, kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Soweit von der Rechtsanwaltskanzlei Schönefelder, Ziegler, Lehnert angemerkt wird, dass bei der Wahllinie der Raumordnung die Westumfahrung Pocking leichter und direkter an die A 94 angebunden werden könnte, ist anzumerken, dass auch bei dieser Variante die PA 58 aus Richtung Bad Füssing an der Anschlussstelle der Westumfahrung ebenfalls neu an die A 94 angebunden werden müsste.

Zwischen Bau-km 26+350 und 26+410 tangiert die Plantrasse der A 94 die ehemalige Mülldeponie Pfaffenhof. Voraussichtlich werden beim Bau der Autobahn ca. 560 m<sup>3</sup> Aushubmaterial aus dem Deponiebereich anfallen. Der Vorhabenträger beabsichtigt, das Aushubmaterial im Kern der Lärmschutzwälle im Bereich der PWC-Anlagen wiederzuverwenden. Die Öffnung der Deponie und die Verwendung des Aushubs haben unter Beteiligung der Fachbehörden zu erfolgen, so dass Risiken durch den Austritt/Eintrag von Schadstoffen ausgeschlossen sind (A 3.5.5).

Die Plantrasse liegt im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 im Überschwemmungsgebiet von Rott und Inn und es gehen durch das Vorhaben etwa 24.100 m<sup>3</sup> Retentionsraum verloren. Der Hochwasserrückhalteraum wird durch Geländemodellierungen im Bereich des nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes vollständig wieder hergestellt. Die Planung ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf abgestimmt. Negative Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse sind nicht zu erwarten. Die Gradienten der A 94 liegt mindestens 2 m über dem hundertjährigen Hochwasserstand. Die Bedingungen und Auflagen des Wasserwirtschaftsamtes wurden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen. Das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf hat bestätigt, dass die Hochwassersituation nicht nachteilig verändert wird und sich keine maßnahmenbedingten nachteiligen Auswirkungen auf Dritte ergeben werden.

Die hilfsweise geforderte Verlegung der Autobahntrasse soweit nach Norden, dass das zentrale Betriebsgrundstück Flnr. 599 nicht mehr betroffen ist, kann wegen der damit verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in die Bebauung bei Haid (Maßgabe der landesplanerischen Beurteilung) nicht vom Vorhabenträger verlangt werden.

Der Vorhabenträger hat die Autobahnanschlussstelle PA 58 aus Gründen der Eingriffsminimierung möglichst bestandsorientiert im Bereich der bestehenden Kreisstraßenverbindung Bad Füssing - Pocking platziert. Die Kreisstraße PA 58 ist heute schon die Hauptverbindung zwischen Bad Füssing und Pocking sowie zur Bundesstraße 12 (Pocking) und weiter Richtung A 3 und Passau. Die hilfsweise geforderte Verlagerung des geplanten südlichen Anschlussastes der Anschlussstelle PA 58 auf die Westseite der Kreisstraße/Zusammenlegung mit dem Bauwerk K 28/1 ist insbesondere wegen der Nachteile hinsichtlich Verkehrssicherheit und

Leistungsfähigkeit im Anschlussstellenbereich nicht vertretbar. Die Planlösung stellt sicher, dass die Hauptverkehrsbeziehung Bad Füssing - Passau/Passau - Bad Füssing dabei am verkehrssichersten und leistungsfähigsten (ohne Linksabbiegevorgänge auf der auch künftig stark befahrenen Kreisstraße PA 58) abgewickelt werden kann. Nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA 2008, Ziffer 6.2.2 sind ferner zwischen Ausfahrten/Einfahrten von Knotenpunkten und Rastanlagen Mindestabstände einzuhalten. Durch diese Mindestabstände soll sichergestellt werden, dass sich ein zwischen Knotenpunkt und Rastanlage möglichst unbeeinflusster Verkehrsablauf ergibt. Bei einer Verlegung des Anschlussastes nach Westen könnte der bereits an der unteren Grenze liegende Mindestabstand zur PWC-Anlage von 1.100 m nur dann eingehalten werden, wenn man die PWC-Anlage ebenfalls nach Westen in Richtung Pfaffenhof verschieben würde. Die geforderte Zusammenlegung der Kreisstraßenüberführung mit dem Bauwerk K28/1 (öFW und Geh- und Radweg) wäre auch naturschutzfachlich problematisch, weil dieses Bauwerk zur Erhaltung der Lebensraumvernetzungen im Bereich der Waldbestände am Ostrand des ehemaligen Standortübungsplatzes (Jagdgebiet und Lebensraum u. a. für Fledermäuse) zu beiden Seiten des öffentlichen Feld- und Waldwegs mit einem Pflanzstreifen als Fledermaus-Querungshilfe über die Autobahn ausgestattet wird. Die Überführung erhält hierzu eine Breite zwischen den Geländern von 15,6 m. Außerdem werden zu beiden Seiten der Brücke 2,50 m hohe lichtdichte Irritationsschutzwände errichtet (siehe 3.1 und Unterlage 12.4T Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtliche Prüfung (saP)).

Die Details der geplanten Anschlussstelle entsprechen dem notwendigen Standard. Die Fahrstreifenbreiten sowie die Straßenausrundungsradien der Ausfahrtrampen sind sachgerecht. Eine weitere Reduzierung des Ausbaustandards ist im Hinblick auf die notwendige Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der Autobahnanschlussstelle nicht vertretbar.

Die Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Haidzinger Straße erfolgt eingriffsschonend auf der bestehenden Trasse. Die Zufahrt zum Betrieb des Einweinders über diese GVS wird durch das Planvorhaben mit Überführung der Straße über die etwa 2 m im Einschnitt liegende Autobahn nicht, wie befürchtet, unzumutbar verschlechtert. Die Gemeindeverbindungsstraße erhält in Anlehnung an die Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS-Q einen Regelquerschnitt RQ 7,5. Die befestigte Fahrbahnbreite beträgt 5,5 m mit beidseitigen Banketten von 1,0 m (die Fahrbahnbreite auf dem Brückenbauwerk beträgt 6,5 m). Durch die Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken im Rampenbereich wird die nutzbare Breite für den Begegnungsfall erhöht (A 3.9.3). Die maximale Steigung im Überführungsbereich beträgt 4,0 %.

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

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können.

Der landwirtschaftliche Haupterwerbsbetrieb verliert durch den Neubau der A 94, bei Berücksichtigung der unwirtschaftlichen Restflächen, rd. 8 ha Ackerflächen.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes ist trotz des großen Flächenentzuges nach dem Sachverständigengutachten des Gutachterteams Eckl, Ettinger, Stegherr vom 20.5.2017 nicht auszugehen, weil eine ausreichende Eigenkapitalbildung weiterhin möglich bleibt. Eine Einstufung des landwirtschaftlichen Betriebs als Gewerbebetrieb ist laut Gutachten nicht zu befürchten.

Soweit Vorbehalte gegen die Gutachter geäußert worden sind, ist dieses Vorbringen unsubstantiiert. Anhaltspunkte für eine Befangenheit des Gutachterteams insgesamt oder eines Gutachters sind weder vorgetragen noch ersichtlich. Es besteht nicht bereits deshalb eine Befangenheit, weil ein Gutachter bei der Staatsbauverwaltung tätig war bzw. noch tätig ist.

Es begegnet nach der Rechtsprechung regelmäßig keinen Bedenken, wenn der Vorhabenträger die zur Ermittlung einer Existenzgefährdung erforderlichen sachverständigen Begutachtungen durch eigene, für die jeweilige Aufgabe und das jeweilige Fachgebiet besonders qualifizierte Mitarbeiter durchführen lässt. Ein Anspruch auf eine Begutachtung durch freiberuflich tätige Gutachter besteht nicht (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20/08).

Nach Überprüfung (Schreiben vom 14.2.2018) durch das Gutachterteam ist bei Berücksichtigung der zwischenzeitlich am 2.6.2017 in Kraft getretenen neuen Düngeverordnung durch den vorgesehenen Flächenentzug von einer Existenzgefährdung nicht auszugehen.

Die erhebliche betriebliche Betroffenheit wird nicht verkannt. Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist jedoch so groß, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt. Möglichkeiten, die Flächeninanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden nicht gesehen.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet aus den auch 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).

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.

Die Verkehrsprognose der A 94 beruht für den Streckenabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) auf einer aktualisierten Untersuchung von Prof. Dr. Kurzak vom 11.7.2013. Die maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken und die Lkw-Anteile wurden vom Straßenbaulastträger mit den prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) berechnet. Die Verkehrsprognose, die auf der Annahme einer durchgehenden Autobahn A 94 zwischen München und Pocking (A 3) basiert und die zwischen den Anschlussstellen AS B 12 (nördlich Kirchham) und AS PA 58 eine Verkehrsmenge von 18.600 Kfz/Tag, zwischen den Anschlussstellen AS PA 58 und AS B 12/B 388 von 23.000 Kfz/Tag, zwischen der Anschlussstelle AS B 12/B 388 und dem Autobahnkreuz A 3/A 94 von 31.100 Kfz/Tag, sowie ab dem AK A 3/A 94 in Richtung Mittich von 7.300 Kfz/Tag im Prognosejahr 2030 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

Der Höhenverlauf der A 94 ist ausgewogen und möglichst rücksichtsvoll gewählt. Die Gradienten der Autobahn liegen im Bereich des Anwesens etwa 2 m unter Geländeoberkante. Eine tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht möglich.

Im Verkehrsgutachten berücksichtigt wurde die von der Stadt Pocking in Sonderbaulast geplante Westumfahrung Pocking im Zuge der St 2117 sowie die geplante Verlegung der Kreisstraße PA 58 mit kurzer Anbindung an die B 12 durch den Landkreis Passau. Das ist nachvollziehbar, weil im Bereich der Autobahnanschlussstelle PA 58 mit Realisierung dieser Vorhaben die maximale Verkehrsbelastung eintreten wird. Anzumerken ist, dass sich nach der ergänzenden Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 11. Juli 2013 die Westumfahrung Pocking (St 2117) mit Verlegung der PA 58 auf die Verkehrsbelastung der A 94 nur verhältnismäßig gering auswirken wird.

Konkrete Ausbaupläne für eine Erweiterung der PWC-Anlage zur Tank- und Rastanlage gibt es derzeit nicht. Sollte ein solcher Ausbau später ggf. durchgeführt werden, sind im Rahmen dieser Erweiterungsmaßnahme auch die entsprechenden Lärmschutzfragen zu klären. Darauf hinzuweisen ist, dass das Anwesen der Einwander etwa 2 km von der PWC-Anlage entfernt liegt.

Für die etwa 230 m südlich der A 94 und 550 m östlich der PA 58 liegende Hofstelle in Haidzing ergeben sich durch den Neubau der A 94 einschließlich der Anschlussäste PA 58 und der PWC-Anlage für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 56 dB(A) am Tage und 53 dB(A) in der Nacht. Diese liegen unter den Grenzwerten. Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht.

Auch für die Außenwohnbereiche ergeben sich keine unzumutbaren Beeinträchtigungen. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der



Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt. Der Vorhabenträger kann deshalb weder zur geforderten Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der A 94 im Bereich des Anwesens, noch zur Verwendung eines besonders lärmindernden Asphaltbelages oder zu passiven Schutzmaßnahmen verpflichtet werden. Die Schüttung von Überschussmassen im Bereich des Grundstücks Flnr. 599 südlich unmittelbar entlang der A 94 wurde von den Einwendern am Erörterungstermin wegen der dabei notwendigen zusätzlichen Grundinanspruchnahme als ungünstig angesehen. Die zur optischen und lärmtechnischen Abschirmung der Autobahn geforderte Überschussmassenablagerung unmittelbar um die Hofstelle in Form eines kleinen Bogens auf dem Grundstück Flnr. 599 der Einwender wäre aus Sicht der Autobahndirektion sinnvoll und auch vorstellbar. Weil Regelungen hierzu im Planfeststellungsbeschluss nicht erfolgen können, ist die Zusage der Autobahndirektion, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen mit den Einwendern Möglichkeiten einer solchen optischen und lärmtechnischen Abschirmung zu prüfen, unter A 6.1.16 festgehalten.

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Der Vorhabenträger hat anhand des „PC-Berechnungsverfahrens zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“ für vier repräsentative Immissionsorte mögliche Belastungen im Prognosejahr 2030 untersucht. 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 nicht zu erwarten. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch das Planvorhaben ist nicht zu befürchten (3.4.4.2). Die Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen wurde durch das Landesamt für Umwelt (LfU) überprüft und bestätigt. Auf der Grundlage der durchgeführten Abschätzung kann für die Anwesen im Einwirkungsbereich der Maßnahme zuverlässig davon ausgegangen werden, dass die maßgeblichen lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten werden.

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).

Zu den im Einwendungsschreiben vorgetragene Hinweisen und Bedenken zur landschaftspflegerischen Begleitplanung, zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, zur FFH-Vorprüfung sowie zu den Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen und zur Umweltverträglichkeitsprüfung ist festzustellen, dass das Vorhaben den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Vorhabenträger hat die Planung der A 94 mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Die Verluste an Kiebitz-Brutrevieren können durch die vorgesehenen vorgezogenen Maßnahmen auf der Ausgleichsfläche A13/CEF kompensiert werden. Mit der geforderten Trassierung aus dem Jahr 2001 wären andere Kiebitzbrutgebiete in gleicher Größenordnung betroffen. Der im Einwendungsschreiben genannte Waldbereich südlich von Haidzing ist nicht betroffen, weil er einen Abstand von ca. 500 m zur A 94 bzw. von ca. 300 m zur geplanten Anschlussstelle PA 58 aufweist. Die Eingriffe in das Landschaftsbild werden durch Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den

Straßenbegleitflächen sowie im Straßennahbereich (G-Flächen) und den Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild ausgeglichen. Die Anpassungsmaßnahmen an der A 3 (anzubauende Verteilerfahrbahnen) reichen im Norden nicht bis zum FFH-Gebiet "Unterlauf der Rott". Dauerhafte oder bauzeitliche unmittelbare Eingriffe in das FFH-Gebiet sind nicht zu befürchten. Die tatsächliche Aufweitung durch die Verteilerfahrbahnen beginnt erst ca. 70 m nach dem Bauanfang an der A 3. Nennenswerte zusätzliche Wirkungen, die von der neuen Kreisstraße ausgehen, können aufgrund der geringen Verkehrsbelastung von 700 KFZ/24h und dem großen Abstand zum FFH-Gebiet ausgeschlossen werden. Im Westen liegt diese Straße auf der Trasse der jetzigen B 12, die bis zur Anschlussstelle B 12/B 388 fast vollständig entlastet wird. Im Bereich des Autobahnkreuzes liegt die neue Kreisstraße mindestens 470 m vom FFH-Gebiet entfernt und somit außerhalb der Effektdistanz der empfindlichsten charakteristischen im Gebiet vorkommenden Art (Pirol mit 400 m Effektdistanz). Außerdem liegt die Straße innerhalb der weitreichenden Störbänder der A 94 bzw. der A 3. Bei Umsetzung der planfestgestellten Schutzmaßnahmen während der Bauzeit zur Verhinderung von Einträgen in die Gewässer kann eine Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch das Projekt ausgeschlossen werden. Auf die Unterlagen zur FFH-Vorprüfung wird Bezug genommen. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist daher nicht erforderlich. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten auch die notwendigen Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung. Diese Unterlagen erfüllen die Vorgaben des § 6 UVPG a. F. Die mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kultur und Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern wurden ermittelt, beschrieben und bewertet. Auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Beschluss darf zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen werden.

Eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung hat der Vorhabenträger sicherzustellen (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.

Zur Befürchtung, dass durch den Baubetrieb der A 94 die Bausubstanz des Anwesens gefährdet werden könnte, ist anzumerken, dass das Anwesen mehr als 200 m von der A 94 entfernt liegt und die Erdmassentransporte unmittelbar auf der künftigen Autobahntrasse abgewickelt werden. Ein erheblicher Baustellenverkehr auf der Haidzinger Straße, die am Anwesen vorbeiführt, etwa für den Bau des Überführungsbauwerkes über die Autobahn, ist nicht zu erwarten. Das beantragte Beweissicherungsverfahren für das Anwesen kann deshalb in der Planfeststellung nicht angeordnet werden. Auf die Nebenbestimmung unter A 6.1.2 wird Bezug genommen.

Zur Forderung auf Errichtung eines Wildschutzzaunes entlang der A 94 darf auf die Ausführungen unter 3.4.9.4 verwiesen werden. Die Autobahndirektion Südbayern wird entlang der A 94 Wildschutzzäune errichten, wenn die gemäß den Wildschutzzaunrichtlinien erforderliche Mindestwilddichte vorhanden ist. Von einer

entsprechend hohen Wilddichte kann nach den vorliegenden Kenntnissen ausgegangen werden.

3.5.2.3 Von der **Landvokat Rechtsanwaltsgesellschaft mbH**, München, vertretene Einwender

Zu den für alle Mandanten erhobenen Einwendungen ist festzustellen:

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwände hat der Vorhabenträger die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 geändert bzw. ergänzt (Tekturplanung vom 10.3.2016). Durch Verzicht auf die Seitenentnahme bei Prenzing (SE 1) und Ersatz durch die neue Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie durch Verzicht auf die ursprünglich geplante Ausgleichsfläche A11 im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz kann die Inanspruchnahme von etwa 66 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden werden.

Trotzdem beansprucht das Vorhaben in der Fassung der Tekturplanung vom 10.3.2016 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 der notwendigen Folgemaßnahmen einschließlich des Bedarfs für Ausgleichsmaßnahmen 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 einzelner Betriebe. 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 des Vorhabens (insb. 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. Auf die Ausführungen unter 3.4.7 sowie 3.5.1 wird Bezug genommen.

Die während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen hat der 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 hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 30.4.2017 zugesagt. Weitere Regelungen sind im Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst. Auf das Entschädigungsverfahren wird verwiesen.

Die Baumaßnahme ist mit erheblichen Erdbewegungen und Eingriffen in landwirtschaftliche Flächen (auch als Arbeitsstreifen) verbunden. Dem Vorhabenträger ist auferlegt worden, eine bodenkundliche Baubegleitung zu bestellen. Im Vorfeld der Maßnahme ist ein Bodenschutzkonzept zu erstellen, das insbesondere die entsprechenden Bodenqualitäten und die Planung des Maschineneinsatzes unter Berücksichtigung der Bodenempfindlichkeiten berücksichtigt (A 3.5.1).

Wie auch eingewandt, ist die Bodenfeuchte neben Bodentyp und Bodenart ein Haupteinflussfaktor für die Befahrbarkeit. Alle notwendigen Fahrzeugeinsätze auf landwirtschaftlich genutztem Boden sollten daher logistisch und technisch so geplant und durchgeführt werden, dass die mechanischen Belastungen, die Flächeninanspruchnahme sowie die Überrollhäufigkeiten minimiert werden.

Es ist vorgesehen, die Erdmassentransporte unmittelbar auf der künftigen Autobahntrasse abzuwickeln. Auf die Nebenbestimmungen zum Bodenschutz unter A 3.5 darf im Übrigen Bezug genommen werden.

Auf der wasserwirtschaftlich notwendigen Hochwasserretentionsfläche zwischen dem Autobahnkreuz A 3/A 94 und der neuen Kreisstraße ist auch die Ausgleichsmaßnahme A10 vorgesehen. Dadurch kann der Flächenverbrauch insgesamt minimiert werden.

Einwendungen, die nur einzelne Mandanten betreffen:

3.5.2.3.1 **Einwender Nr. 401** (Gründerwerbsplan Blatt 4T, lfd. Nr. 41 und 45)

(Schreiben vom 7.9.2012 und 1.6.2016, Nr. 0252/12/S/W u. 12/01/252)

Die Einwender haben ihren landwirtschaftlichen Betrieb im Jahr 2016 an den Sohn verpachtet. Dieser bewirtschaftet den Betrieb im Nebenerwerb. Im Gutachten zur Existenzgefährdung vom 12.5.2017 wird der Betrieb aufgrund der anstehenden Betriebsübergabe als selbst bewirtschafteter Haupterwerbsbetrieb, so wie er vor der Verpachtung an den Hofnachfolger bewirtschaftet wurde, eingestuft.

Für den Neubau der A 94 wird aus dem 16.687 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 151, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 5.088 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 589 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Darüber hinaus wird aus dem 39.783 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 262, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 11.674 m<sup>2</sup> auf Dauer und von 5.037 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung beansprucht. Ferner werden 457 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung von Ver- und Entsorgungsleitungen mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Notwendig sind auch die Ausgleichsmaßnahme (A8) für die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes im Bereich der Unterführung der PA 57 sowie die Arbeitsstreifen und die zeitweise Umlegung der PA 57 während der Bauzeit der Unterführung.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 12.5.2017 ist die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch den oben genannten Flächenentzug gefährdet. Die Autobahndirektion wird deshalb im Rahmen der Gründerwerbsverhandlungen eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete Ersatzfläche anbieten (A 6.1.17). 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. Auch eine die betrieblichen Flächen schonendere Ausgestaltung ist nicht möglich.

Im Bereich Niederindling/Oberindling hat der Vorhabenträger die Planfeststellungstrasse etwa mittig zwischen Ober- und Niederindling platziert. Die Wahllinie der Raumordnung würde unverhältnismäßig nahe an Niederindling und Prenzing heranrücken und hätte für die dortige Bebauung erhebliche Immissionsbelastungen zur Folge. Auch der Höhenverlauf der A 94 ist ausgewogen und möglichst rücksichtsvoll gewählt. Eine tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht möglich. Im Bereich Oberindling liegt die Gradiente der Autobahn etwa 1,5 m über Gelände und steigt dann langsam an. In der Weiterführung östlich von Pocking muss nämlich die A 94 über die Kreisstraße PA 57, über den Ausbach und den öFW Geisbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 sowie die GVS Gewerbepark Königswiese - B 12 und die GVS Mittich - Hartham überführt werden.

Für die etwa 540 m westlich der A 94 liegende Hofstelle der Einwender ergeben sich durch das Planvorhaben für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 51 dB(A) am Tage und 48 dB(A) in der Nacht (Immissionspunkt 46).

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil die Grenzwerte erheblich unterschritten werden, können die geforderten aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

**3.5.2.3.2 Einwender Nr. 402** (Grunderwerbsplan Blatt 1aT, lfd. Nr. 34, Blatt 3T lfd. Nr. 25 und Blatt 4T lfd. Nr. 4, 5 und 7)

(Schreiben vom 7.9.2012 und 1.6.2016, Nr. 0253/12/S/W u. 12/01/253)

Der Einwender bewirtschaftet laut dem Gutachten des Sachverständigenteams Eckl, Ettinger, Stegherr einen 65 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. Etwa 2 ha davon ist Forstfläche. 38 ha landwirtschaftliche Fläche ist zugepachtet. Für den Neubau der A 94 mit Überführung der GVS Pfaffing - Wollham sowie der GVS Prenzinger Straße werden laut Grunderwerbsverzeichnis aus den Grundstücken Flnr. 460, Gemarkung Pocking und Flnr. 1652, 1684, 1684/1 (das Grundstück wurde in der Zwischenzeit veräußert) und 1686, je Gemarkung Indling, insgesamt 48.202 m<sup>2</sup> der Eigenflächen auf Dauer benötigt. Außerdem werden 13.210 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und insgesamt 708 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung von Ver- und Versorgungsleitungen mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2).

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 12.5.2017 ist die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch den oben genannten Flächenentzug gefährdet. Die Autobahndirektion wird deshalb im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete Ersatzfläche anbieten (A 6.1.18). 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. Auch eine die betrieblichen Flächen schonendere Ausgestaltung ist nicht möglich.

Für die etwa 350 m östlich der A 94 liegende Hofstelle in Prenzing ergeben sich durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der geplanten Seitenablagerungen (siehe Planunterlage 11.2, 2T) für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 53 dB(A) am Tage und 50 dB(A) in der Nacht (Vergleich mit dem etwas näher an der A 94 liegenden Immissionspunkt 35). Diese liegen unter den Grenzwerten.

Es handelt sich um Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Der Vorhabenträger kann deshalb nicht zu weiteren aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet werden.

Anzumerken ist, dass die Gradiente der Autobahn im Bereich des Anwesens etwa 1 m unter Geländeoberkante verläuft und der Vorhabenträger laut den Planunterlagen einen 3 m hohen Erdwall (über Gelände) aus Überschussmassen herstellen wird. Bei der schalltechnischen Berechnung wurde die Höhe des Erdwalles aber um 50 cm niedriger angesetzt, um auch bei möglicherweise auftretenden Setzungen auf der sicheren Seite zu sein.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt. Eine weitere zusätzliche Überprüfung wird nicht für erforderlich gehalten.

#### 3.5.2.3.3 **Einwender Nr. 403** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 69)

(Schreiben vom 7.9.2012 und 1.6.2016, Nr. 0260/12/S/W u. 12/01/260)

Für das Vorhaben wird aus dem 14.631 m<sup>2</sup> großen Grundstück FlNr. 431, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 2.600 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 509 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die landwirtschaftliche Fläche wird nicht selbst bewirtschaftet, sie ist verpachtet. Diese Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden oder verringern (3.4.2). Der Arbeitsstreifen ist baubetrieblich notwendig.

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.

Für die zur A 94 nächstgelegenen Anwesen in der Ortschaft Mittich (Immissionspunkte 70 - 72) wurden vom Vorhabenträger Lärmberechnungen durchgeführt. Es ergeben sich durch den Bau der A 94 für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von maximal 43 dB (A) am Tag und 38 dB(A) in der Nacht. Sowohl die Immissionsgrenzwerte für Dorf-/Mischgebiete von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht als auch die für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden deutlich unterschritten. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen wurden die Lärmwirkungen auf die Nachbarschaft auch in Summe betrachtet. Die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von

64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden in zwei Fällen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und 63) nachts überschritten.

Bei den übrigen nächstgelegenen Wohnanwesen (IP 64, 65 und 68), die zusätzlich betrachtet worden sind, kommt es zwar in Summe zu einer Lärmzunahme, aber die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Dies gilt auch für die weiteren Anwesen im Bereich Afham, Mittich und Hartham.

Ein Anspruch auf aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen ist daher nicht gegeben. Auch bei Betrachtung der Lärmwirkungen im Einwirkungsbereich der Autobahnkreuzung in Summe werden die Lärmvorsorgewerte eingehalten.

#### 3.5.2.3.4 **Einwender Nr. 404**

(Schreiben vom 7.9.2012, Nr. 0259/12/S/W)

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert bzw. ergänzt. Durch den Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz Kirchham/Pocking wird das landwirtschaftlich genutzte Grundstück Flnr. 295, Gemarkung Indling, nicht mehr in Anspruch genommen.

#### 3.5.2.3.5 **Einwender Nr. 405** (Grunderwerbsplan Blatt 1aT, lfd. Nr. 29 und Blatt 1bT für vorläufige Verkehrsanbindung B 12, lfd. Nr. 8)

(Schreiben vom 7.9.2012 und 1.6.2016, Nr. 0256/12/S/W u. 12/01/256)

Für den Neubau der A 94 mit PWC-Anlage wird aus dem Grundstück Flnr. 457, Gemarkung Pocking, eine Fläche von 12.526 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 6.147 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. 575 m<sup>2</sup> werden zur dinglichen Sicherung der Wasser- und Abwasserleitungen BWVNr. 4.4.1 und 4.5.1 mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Der Grunderwerb ist inzwischen erfolgt.

Sofern die Fertigstellung des seit 2016 in Bau befindlichen Folgeabschnittes der A 94 in Richtung Kirchham nicht gleichzeitig mit dem Planvorhaben oder schon früher erfolgt, ist übergangsweise eine Anbindung der Autobahn an die bestehende B 12 notwendig. Für diese Anbindung ergibt sich bei Flnr. 838 zeitlich beschränkt eine Flächeninanspruchnahme von insgesamt 6.404 m<sup>2</sup>.

Die Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern, der Bau der A 94 mit PWC-Anlage ist in Form der planfestgestellten Trasse und Gestaltung erforderlich und vernünftig (3.4.2). Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig. Der geplante öFW BWVNr. 1.2.35 kann nicht, wie zur Reduzierung des Flächenverlustes gefordert, durch die PWC-Anlage hindurchgeführt werden. Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit im Anlagenbereich der Autobahn nicht vertretbar. PWC-Anlagen werden regelmäßig eingezäunt.

Das Grundstück Flnr. 457 ist zukünftig über den öFW Flnr. 453 und den verlegten öFW BWVNr. 1.2.35 erschlossen. Auf die Ausführungen unter 3.5.1.2.3 (Umwege) darf im Übrigen verwiesen werden.

Vom Vorhaben betroffen ist ferner das gepachtete Grundstück Flnr. 452, Gemarkung Pocking. Nach den planfestgestellten Tekturplänen vom 10.3.2016 ist eine Zufahrt

vom südlich der A 94 verbleibenden Grundstücksteil auf die Kreisstraße PA 65 vorgesehen (BWVNr. 1.1.52).

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.

Wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 52 dB(A) am Tag bzw. 50 dB(A) in der Nacht am näher zur A 94 liegenden IP 2 in Osterholzen zeigt, ergeben sich für die etwa 450 m südlich der A 94 liegenden Wohngebäude durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel, die unter den Grenzwerten liegen.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Der Vorhabenträger kann deshalb nicht zu den geforderten passiven Schutzmaßnahmen verpflichtet werden.

Sofern bzw. solange am Planfeststellungsende des Abschnittes Malching - Kirchham 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 keinen höheren Beurteilungspegeln im Ortsteil Osterholzen. Falls bzw. solange dagegen am Planfeststellungsbeginn des Abschnittes Kirchham - Pocking (A 3) eine vorübergehende Überleitung von der A 94 aus Richtung Pocking auf die bestehende B 12 errichtet werden muss, rückt zwar die Überleitungsstrecke geringfügig an Osterholzen heran. Wegen des geplanten Kreisverkehrsplatzes sind aber in diesem Bereich nur geringe Fahrgeschwindigkeiten möglich, so dass auch diese zeitlich beschränkte Übergangslösung im Vergleich zur durchgehenden A 94 zu keinen höheren Beurteilungspegel führen würde.

Auch der Verkehr auf der Kreisstraße PA 65 wird vorhabenbedingt nicht zunehmen sondern nach Fertigstellung der A 94 laut dem Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak im Prognosejahr 2030 bei 1.600 Fahrzeuge/Tag liegen und damit im Vergleich zur derzeitigen Belastung um 700 Kfz/Tag abnehmen.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

**3.5.2.3.6 Einwender Nr. 406** (Grunderwerbsplan Blatt 1aT, lfd. Nr. 34 und Blatt 5T, lfd. Nr. 15)  
(Schreiben vom 7.9.2012, Nr. 0257/12/S/W)

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert bzw. ergänzt. Durch den Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz Kirchham/Pocking wird das landwirtschaftlich genutzte Grundstück Flnr. 292, Gemarkung Indling, nicht mehr in Anspruch genommen.

Zu den vorübergehenden Inanspruchnahmen der Grundstücke Flnr. 305, Gemarkung Indling, und Flnr. 460, Gemarkung Pocking, wurden keine Einwände vorgetragen.



**3.5.2.3.7 Einwender Nr. 407** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 67)

(Schreiben vom 7.9.2012 und 1.6.2016, Nr. 0261/12/S/W u. 12/01/261)

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert bzw. ergänzt. Durch den Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz Kirchham/Pocking wird das landwirtschaftlich genutzte Grundstück Flnr. 288, Gemarkung Indling, nicht mehr in Anspruch genommen. Für das Vorhaben wird aber aus dem 20.167 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 430, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 3.999 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 709 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die landwirtschaftliche Fläche wird nicht selbst bewirtschaftet, sie ist verpachtet. Die Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden oder verringern (3.4.2). Der Arbeitsstreifen ist baubetrieblich notwendig.

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. Entschädigungs-festsetzungsverfahren zu regeln.

**3.5.2.3.8 Einwender Nr. 408** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 65 und Blatt 6T, lfd. Nr. 43)

(Schreiben vom 7.9.2012 und 1.6.2016, Nr. 0262/12/S/W u. 12/01/262)

Der Einwender bewirtschaftet laut dem Gutachten des Sachverständigenteams Eckl, Ettinger, Stegherr mit seiner Ehefrau den etwa 70 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Etwa 3,5 ha davon ist Forstfläche. 22,6 ha landwirtschaftliche Fläche ist zugepachtet.

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 durch die Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert bzw. ergänzt. Durch den Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz Kirchham/Pocking wird das im Eigentum stehende landwirtschaftlich genutzte Grundstück Flnr. 298, Gemarkung Indling, nicht mehr in Anspruch genommen. Für den Neubau der A 94 werden laut Grunderwerbsverzeichnis aus den Grundstücken Flnr. 406, Gemarkung Mittich und Flnr. 1118, Gemarkung Indling, insgesamt 12.282 m<sup>2</sup> der Eigenflächen auf Dauer benötigt. Außerdem werden 3.716 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Auch beim gepachteten Grundstück Flnr. 430, Gemarkung Indling, ist die dauernde Inanspruchnahme einer Teilfläche vorgesehen. Die Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2).

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 12.5.2017 wird die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch den oben genannten Flächenentzug nicht gefährdet. Der Flächenverlust beträgt 2,2 % der anrechenbaren Betriebsfläche. 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. Entschädigungs-festsetzungsverfahren zu regeln.

Die erhebliche betriebliche Betroffenheit wird nicht verkannt. Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist jedoch so groß, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt. Möglichkeiten, die Flächeninanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden nicht gesehen.

Der Vorhabenträger wird in Abstimmung mit dem Einwender im Bereich der westlichen sowie der östlichen Grundstücksgrenze von Flnr. 406 jeweils eine Zufahrt zur neuen Gemeindeverbindungsstraße BWVNr. 1.1.14 herstellen (A 6.1.19).

#### 3.5.2.3.9 **Einwender Nr. 409**

Wird von der Rechtsanwaltsgesellschaft Landvokat nicht mehr vertreten und unter Einwender Nr. 216 geführt!

#### 3.5.2.3.10 **Einwender Nr. 410**

(Schreiben vom 7.9.2012 Nr. 0258/12/S/W)

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert bzw. ergänzt. Durch den Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz Kirchham/Pocking wird das landwirtschaftlich genutzte Grundstück Flnr. 299, Gemarkung Indling, nicht mehr in Anspruch genommen.

#### 3.5.2.3.11 **Einwender Nr. 411**

(Schreiben vom 7.9.2012 und 1.6.2016, Nr. 0263/12/S/W u. 12/01/263)

Der Modellflugsport Pocking e.V. hat 145 Mitglieder und betreibt auf einer 1,2 ha großen Teilfläche des Grundstücks Flnr. 454, Gemarkung Pocking, einen Modellflugplatz. Das Fluggelände auf Flnr. 454 ist vom Verein seit 1986 angepachtet.

Weil die geplante Autobahntrasse sehr nahe an die Start- und Landebahn heranrückt, kann der Betrieb des Modellflugplatzes nicht aufrechterhalten werden. Trotz intensiver Suche konnte bisher kein adäquates Ersatzgrundstück gefunden werden. Der Verein sieht sich deshalb in seiner Existenz bedroht und fordert die verstärkte Unterstützung des Vorhabenträgers bei der Suche und der Verwirklichung eines geeigneten Ersatzgeländes.

Die Eingriffe in den Modellflugplatzbetrieb lassen sich nicht vermeiden oder verringern. Der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Auch die nach den Planunterlagen auf Flnr. 454 im Bereich des Fluggeländes vorgesehene Arbeitsfläche ist für den Bau der Autobahn notwendig.

Eine Trassenführung der A 94 bei Pfaffenhof auf der Wahllinie der Raumordnung, bei der Eingriffe in den Modellflugplatz ganz vermieden würden, ist nicht vertretbar. Im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde

erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung und weil die Plantrasse im Vergleich zur Wahllinie der Raumordnung -die zwar auf längere Strecke unmittelbar entlang der B 12 verlaufen würde, dabei aber 700 m in Richtung Pocking ausschwenkt- auch deutlich kürzer ist, können die Grundinanspruchnahmen aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden.

Es wird nicht verkannt, dass der Modellflugplatz bzw. der Modellflugsportverein seit langer Zeit vor Ort fest verankert ist. Möglichkeiten zur Vermeidung oder Verringerung des Eingriffs in den Betrieb des Modellflugplatzes scheiden jedoch aus. Die Belange, die für den Bau der A 94 sprechen, wiegen so schwer, dass selbst dann, wenn für den Modellflugplatz keine geeignete Ersatzfläche gefunden werden kann, das öffentliche Interesse an der Maßnahme die Belange des Modellflugsportvereins überwiegt.

Die beantragte verbindliche Zuteilung einer geeigneten Ersatzfläche im Planfeststellungsbeschluss ist gesetzlich nicht vorgesehen, sondern Sache des folgenden Entschädigungsverfahrens. Der Vorhabenträger hat beim Erörterungstermin hierzu ausdrücklich zugesagt, dass er sich auch weiterhin darum bemühen wird, gemeinsam mit dem Modellflugsportverein ein geeignetes Ersatzgrundstück zu finden. Die Zusage ist unter A 6.1.20 festgehalten.

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.

#### 3.5.2.3.12 **Einwender Nr. 412** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 64)

(Schreiben vom 7.9.2012 und 1.6.2016, Nr. 0250/12/S/W u. 12/01/250)

Für den Neubau der A 94 wird im Bereich zwischen Anschlussstelle B12/B 388 und Autobahnkreuz A 3/A 94 aus dem 23.567 m<sup>2</sup> großen Grundstück FlNr. 429, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 5.513 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 842 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die zwischen der A 94 und der bestehenden B 12 verbleibende kleine Restfläche wird zur landschaftsgerechten Einbindung der Autobahn verwendet.

Die Inanspruchnahme des Grundstückes lässt 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 Trassenverschiebung der A 94 weiter in Richtung bestehende B 12 zur Vermeidung oder zumindest zur Abschwächung der Eingriffe in das an ein

Gewerbegebiet angrenzende Grundstück, ist aus trassierungstechnischen Gründen und wegen der vorhandenen Bebauung in Königswiese nicht möglich.

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 aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (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.

**3.5.2.3.13 Einwender Nr. 413** (Grunderwerbsplan Blatt 2T, lfd. Nr. 20 und Blatt 3T, lfd. Nr. 2)

(Schreiben vom 7.9.2012, 1.6.2016 und 15.9.2016, Nr. 0254/12/S/W u. 12/01/254)

Rechtsnachfolger des Einwenders 413 ist nach Mitteilung der Rechtsanwalts-gesellschaft Landvokat Einwender Nr. 414. Die Angaben im Grunderwerbsverzeichnis wurden durch Roteintragung entsprechend korrigiert. Auf die nachfolgenden Ausführungen unter 3.5.2.3.14 wird verwiesen.

**3.5.2.3.14 Einwender Nr. 414** (Grunderwerbsplan Blatt 2T, lfd. Nr. 20 und Blatt 3T, lfd. Nr. 2)

(Schreiben vom 7.9.2012, 1.6.2016 und 15.9.2016, Nr. 0255/12/S/W u. 12/01/255)

Der Einwender ist nach Mitteilung der Rechtsanwalts-gesellschaft Landvokat inzwischen Eigentümer der oben genannten vom Vorhaben betroffenen Grundstücke. Die Angaben im Grunderwerbsverzeichnis wurden durch Roteintragung korrigiert. Er bewirtschaftet mit seiner Ehefrau den etwa 55 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Etwa 2 ha davon ist Forstfläche. 16 ha landwirtschaftliche Fläche ist zugepachtet.

Für den Neubau der A 94 werden laut Grunderwerbsverzeichnis aus den Grundstücken Flnr. 586 und Flnr. 668, beide Gemarkung Pocking, insgesamt 7.405 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 2.147 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2).

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr, in dem der o. g. Eigentumsübergang berücksichtigt ist, wird die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch den Flächenentzug nicht gefährdet. Der Flächenverlust aus den Grundstücken Flnr. 586 und Flnr. 668, je Gemarkung Pocking, beträgt 1,8 % der anrechenbaren Betriebsfläche bzw. 1,4 % der Gesamtbetriebsfläche. Das Gutachtertteam kommt auch zum Ergebnis, dass nach den derzeitigen Gegebenheiten eine steuerrechtliche Einstufung des landwirtschaftlichen Betriebes als Gewerbebetrieb nicht zu befürchten ist.

Die erhebliche betriebliche Betroffenheit wird nicht verkannt. Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist jedoch so groß, dass es die betrieblichen und

Eigentümerbelange überwiegt. Möglichkeiten, die Flächeninanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden nicht gesehen.

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. Entschädigungs-festsetzungsverfahren zu regeln.

Im Bereich zwischen der Autobahnanschlussstelle PA 58 und Oberindling/Niederindling nimmt die Plantrasse insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing, Edt, Spitzöd, Wolfing, Prenzing, Pimshof, Schlupfing sowie Oberindling/Niederindling bestmöglich Rücksicht und entspricht ab Bau-km 30+000 bis Prenzing weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung.

Auch der Höhenverlauf der A 94 ist vom Vorhabenträger möglichst rücksichtsvoll gewählt worden. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000, also auch im Bereich des Anwesens mit Gastwirtschaft und Biergarten in Haid, verläuft die Autobahngradienten etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine noch tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Nach den Planunterlagen sind auf der Nordseite der A 94 von Bau-km 30+010 bis 30+915 3 m hohe (über Gelände) Seitenablagerungen von überschüssigem Oberboden vorgesehen. Mit diesen Erdwällen wird sichergestellt, dass im Bereich Haid im Prognosejahr 2030 bei allen Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind. Für das etwa 270 m nördlich der A 94 liegende Anwesen ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 54 dB(A) am Tage und 51 dB(A) in der Nacht für das näher an der A 94 liegende Anwesen Immissionspunkt 15 zeigt, durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der geplanten Seitenablagerungen (siehe Planunterlage 11.2, 2T) für das Prognosejahr 2030 unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Der Vorhabenträger kann deshalb zu den geforderten aktiven (Verlängerung der geplanten Seitenablagerung, Mindesthöhe 3 m) und passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht verpflichtet werden.

Der öFW Flnr. 674 (BWVNr. 1.2.43) wird durch die Autobahn durchschnitten. Wie beim Erörterungstermin vom Vorhabenträger erläutert, wird die Funktion des öFW als Radweg nördlich der A 94 über den öFW Flnr. 681, Gemarkung Pocking, und südlich der Autobahn über den öFW Flnr. 643, Gemarkung Pocking, sowie über das Kreuzungsbauwerk im Zuge der GV-Straße Haidzinger Straße wieder hergestellt. Der verbleibende Teil der öFW Flnr. 674 dient der Erschließung der angrenzenden Grundstücke.

#### 3.5.2.3.15 **Einwender Nr. 415** (Grunderwerbsplan Blatt 6, lfd. Nr. 34)

(Schreiben vom 26.9.2012 sowie vom 1.6.2016, Nr. 16/000202)

Der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig.

Für den Neubau der A 94 wird im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 aus dem 75.247 m<sup>2</sup> großen Grundstück FlNr. 407, Gemarkung Mittich, eine Teilfläche von 19.943 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 6.169 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahme des derzeit verpachteten Grundstückes lässt sich nicht vermeiden oder verringern. Die Verknüpfung der A 94 mit der A 3 ist im Bereich der bestehenden Anschlussstelle Pocking der A 3 über das geplante Autobahnkreuz vorgesehen. Das Autobahnkreuz wird als sog. Kleeblatt ausgebildet und besteht aus vier Schleifenrampen und vier Tangentialrampen jeweils mit dem einspurigen Querschnitt Q 1. Um eine verkehrssichere und leistungsfähige Verflechtung der Verkehrsbeziehungen zu gewährleisten, sind in allen Fahrrichtungen Verteilerfahrbahnen vorgesehen. Eine schonendere Ausgestaltung des Autobahnkreuzes ist aus Gründen der Verkehrsabwicklung und der Verkehrssicherheit nicht vertretbar.

Art und Höhe der Entschädigung für Erschwernisse bei der Bewirtschaftung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Für die etwa 850 m südöstlich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 liegende Hofstelle ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 47 dB(A) am Tage und 43 dB(A) in der Nacht für das näher an der A 94 liegende Anwesen Immissionspunkt 64 zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 weit unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen wurden die Lärmwirkungen auf die Nachbarschaft auch in Summe betrachtet. Es kommt zwar zu einer Lärmzunahme. Die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden allerdings nur in zwei Fällen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und 63) nachts überschritten. Bei den übrigen nächstgelegenen Wohnanwesen (IP 64, 65 und 68), die zusätzlich betrachtet worden sind, kommt es zwar in Summe zu einer Lärmzunahme, aber die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Dies gilt auch für die weiteren Anwesen im Bereich Afham, Mittich und Hartham. Ein Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen ist daher nicht gegeben. Auch bei Betrachtung der Lärmwirkungen im Einwirkungsbereich der Autobahnkreuzung in Summe werden die Lärmvorsorgewerte eingehalten.

3.5.2.4 **Einwender Nr. 501**(Grunderwerbsplan Blatt 6T, lfd. Nr. 15 und 52)  
vertreten durch die **Rechtsanwälte Prof. Hauth & Partner**, München

(Schreiben vom 2.10.2012 und 16.6.2016 Nr. 305/12/B44/bo sowie des Bayerischen Bauernverbandes, Geschäftsstelle Passau, vom 7.7.2017)

Auf die nachfolgenden gemeinsamen Ausführungen zu den Einwendungen und Forderungen unter 3.5.2.5 darf verwiesen werden.

3.5.2.5 **Einwender Nr. 502** (Grunderwerbsplan Blatt 6T, lfd. Nr. 15 und 52)  
vertreten durch die **Rechtsanwälte Prof. Hauth & Partner**, München

(Schreiben vom 2.10.2012 und 16.6.2016 Nr. 305/12/B44/bo sowie des Bayerischen Bauernverbandes, Geschäftsstelle Passau, vom 7.7.2017)

Der landwirtschaftliche Betrieb wurde inzwischen an den Sohn (Einwender 503) übergeben. Dieser bewirtschaftet den etwa 47,5 ha großen Betrieb im Haupterwerb. Von den Flächen sind 42 ha zugepachtet. Weil es sich bei den Pachtflächen insgesamt um familieneigene Flächen (der Mutter) handelt, gehen die Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr im Gutachten zur Existenzgefährdung von einer rechtlich gesicherten Bewirtschaftungsfläche von etwa 47,5 ha aus.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwände hat der Vorhabenträger die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 in mehreren Punkten abgeändert bzw. ergänzt (Tekturplanung vom 10.3.2016). Durch Verzicht auf die Seitenentnahme bei Prenzing (SE 1) und Ersatz durch die neue Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie durch Verzicht auf die ursprünglich geplante Ausgleichsfläche A11 im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz kann die Inanspruchnahme von etwa 66 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden werden. Im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 wurde das Retentionsraumkonzept für den Hochwasserfall überarbeitet und die Hochwasserretentionsfläche 1 in den nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes A 3/A 94 verlegt. Die Eingriffe in das Grundstück Flnr. 410, Gemarkung Mittich, werden dabei reduziert, weil die ursprünglich vorgesehene dauernd zu belastende Grundstücksfläche von 2,75 ha entfällt.

Für das Planvorhaben wird aus dem 70.093 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 410, Gemarkung Mittich, eine Teilfläche von 42.662 m<sup>2</sup> auf Dauer und von 2.591 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung beansprucht. Darüber hinaus wird aus dem 149.293 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 384, Gemarkung Mittich, eine kleine Teilfläche von 50 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 912 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und bei beiden Grundstücken insgesamt 543 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung von Versorgungsleitungen und Flutdurchlässen mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Diese Grundinanspruchnahmen können trotz der damit einhergehenden starken Eingriffe in das Grundstück Flnr. 410 nicht vermieden oder weiter reduziert werden. Der Neubau der A 94 und die geplante Verknüpfung mit der A 3 sind notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Lösung aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2).

Die Verknüpfung der A 94 mit der A 3 erfolgt im Bereich der bestehenden Anschlussstelle Pocking der A 3 über das geplante neue Autobahnkreuz. Die Flächen der bestehenden Bundesstraße 12 bzw. der Anschlussstelle Pocking an die A 3 wurden in die Planung der Autobahn und des neuen Autobahnkreuzes weitest möglich integriert. Das Autobahnkreuz wird als sog. Kleeblatt ausgebildet und

besteht aus vier Schleifenrampen und vier Tangentialrampen jeweils mit dem einspurigen Querschnitt Q 1. Eine schonendere Ausgestaltung des Autobahnkreuzes ist aus Gründen der Verkehrsabwicklung und der Verkehrssicherheit nicht vertretbar.

Weil die bestehende B 12 im Bereich des Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, hat der Vorhabenträger nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße geplant, über die der zwischengemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickelt werden soll. Auch bei der Planung dieser Straße hat der Vorhabenträger auf eine möglichst flächensparende bzw. eingriffsschonende Lösung geachtet. Aus trassierungs- und verkehrssicherheitstechnischen Gründen ist die geforderte Verschiebung der künftigen Kreisstraßentrasse in Richtung der Rampen des Autobahnkreuzes nicht vertretbar.

Bei einer stärkeren Einbindung der bestehenden GVS Flnr. 411, Gemarkung Mittich, würden die Grundstücksdurchschneidungen insgesamt eher noch verstärkt, bzw. die künftige Kreisstraße würde unvertretbar nahe an die Bebauung Königswiese-Mittich heranrücken.

Bei der Planlösung sind neben der bestehenden Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham die B 12alt und die GVS Goder - Wehrhäuser soweit möglich mit einbezogen. Die Grundinanspruchnahmen werden insgesamt minimiert, genauso die Eingriffe in Überschwemmungsgebiete. Auch Eingriffe in Natur- und Landschaft und zusätzliche Immissionsbelastungen von Wohnanwesen werden weitgehend vermieden und es werden auch erhebliche Kosten eingespart. Auch Trassenführungen südlich der A 94 unter Einbeziehung der Überführung der GVS Gewerbepark Königswiese - Afham (K 229) wurden geprüft. Diese Lösungen wären mit erheblichen Eingriffen in landwirtschaftliche Grundstücke im Bereich Afham/Mittich sowie in das Überschwemmungsgebiet des Inn verbunden. In Mittich wären mehrere unmittelbar anliegende Wohnanwesen durch zusätzliche Immissionen betroffen.

Der Neubau der Autobahn sowie der künftigen Kreisstraße nördlich der A 94 erfolgen im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 teilweise im Überschwemmungsgebiet von Rott und Inn. Durch das Planvorhaben gehen etwa 24.100 m<sup>3</sup> Hochwasserretentionsraum verloren. Der Retentionsraumverlust muss funktionsgleich ausgeglichen werden. Dafür ist die Inanspruchnahme der in den Planunterlagen dargestellten technisch wirksamen Grundstücksteilflächen von Flnr. 410, Gemarkung Mittich, und Flnr. 1123, Gemarkung Indling, notwendig. Die Planung erfolgte in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf. Die Bedingungen und Auflagen des Wasserwirtschaftsamtes wurden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen. Das Wasserwirtschaftsamt hat sein Einverständnis zur festgestellten Planung erklärt, negative Auswirkungen bzw. nachteilige Veränderungen der Hochwassersituation sind durch das Planvorhaben bei Beachtung der Nebenbestimmungen in diesem Beschluss nicht zu befürchten.

Der Autobahnneubau verursacht im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Auf den künftigen Straßenböschungen kann der Eingriff in das Landschaftsbild allein nicht ausgeglichen werden, die Ausgleichsmaßnahme A10 ist deshalb notwendig. Ziel der Maßnahme ist die Anlage eines kulissenartigen Waldstreifens zur Einbindung des Autobahnkreuzes und zur optischen Trennung der parallel zur Tangentialrampe verlaufenden neuen Kreisstraße. Durch die Lage der Ausgleichsfläche auf der



wasserwirtschaftlich notwendigen Hochwasserretentionsfläche und wegen der vorgesehenen gleichzeitigen Sichtschutzpflanzung und Waldneuschaffung nach Waldrecht kann bei der Planlösung der Flächenverbrauch insgesamt erheblich minimiert werden. Die Gestaltungsmaßnahme G3 im Bereich der nördlich der Kreisstraße verbleibenden schmalen Verschnittfläche ist zur landschaftsgerechten Einbindung der Baumaßnahme ebenfalls notwendig.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nachdem zunächst im Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr zur Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes vom 17.5.2017 eine Existenzgefährdung ausgeschlossen worden war, kommen die Gutachter aufgrund der Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin am 11.7.2017 und dem dort vorgelegten ergänzenden Schreiben des Bayerischen Bauernverbandes vom 7.7.2017 bei Berücksichtigung der vorliegenden Buchführungsunterlagen nun zum Ergebnis, dass der Betrieb durch den Flächenentzug von 4,27 ha, was 9 % der anrechenbaren Betriebsfläche entspricht, in seiner Existenz gefährdet wird (Ergänzungsgutachten vom 26.10.2017). Die Autobahndirektion wird deshalb im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete und ausreichend große Ersatzfläche anbieten (A 6.1.21). 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. Auch eine die betrieblichen Flächen schonendere Ausgestaltung ist nicht möglich.

Die bei Flnr. 410 verbleibende Restfläche von 2,75 ha bleibt weiterhin sinnvoll landwirtschaftlich nutzbar. In Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer/Pächter hat der Vorhabenträger 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).

Art und Höhe der Entschädigung für An- und Durchschneidungen, Bewirtschaftungserchwernisse, Mehrwege usw. sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Der Einwand einer unzureichenden öffentlichen Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen in den Gemeinden kann von der Planfeststellungsbehörde nicht nachvollzogen werden. Das Vorhaben als solches und auch die Bereiche, in denen es verwirklicht werden soll, sind sowohl in den Bekanntmachungen zur Planung von 2012 als auch zur Tekturplanung vom 10.3.2016 und zur durchgeführten zusätzlichen öffentlichen Anhörung zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens so deutlich angesprochen, dass es den möglicherweise Betroffenen Anlass zur Prüfung gibt, ob ihre Belange betroffen sind. Beginn der Planfeststellung ist das Ende des unmittelbar anschließenden Planfeststellungsabschnittes Malching - Kirchham (Beschluss der Regierung von Niederbayern vom 27.08.2015). Die Planunterlagen zur 1. Tektur vom 10.3.2016 (und zum Vergleich auch die überholten Planunterlagen vom 31.5.2012) lagen in den Gemeinden Kirchham, Bad Füssing und Neuhaus a. Inn sowie dem Markt Ruhstorf a. d. Rott und der Stadt Pocking aus und wurden auch

im Internet der Regierung veröffentlicht. Darauf wurde in der Bekanntmachung hingewiesen. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden die Stellungnahmen und Einwendungen an mehreren Tagen in der Stadt Pocking erörtert (B 3.3).

Die Planunterlagen sind weder widersprüchlich noch unvollständig. Art und Umfang des Vorhabens sind insbesondere auch im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1T bis 12.3T) umfassend und richtig beschrieben. Auf die Ausführungen unter C 3.4.5 darf hierzu Bezug genommen werden.

- 3.5.2.6 **Einwender Nr. 503** (Gründerwerbsplan Blatt 6T, lfd. Nr. 15 und 52) vertreten durch die **Rechtsanwälte Prof. Hauth & Partner**, München (Schreiben vom 16.6.2016 Nr. 305/12/B44/bo)

Auf die vorstehenden gemeinsamen Ausführungen zu den Einwendungen und Forderungen unter 3.5.2.5 darf verwiesen werden.

- 3.5.2.7 Von den **Rechtsanwälten Prof. Dr. Haffke, Kahlert, Dr. Schnabl**, Waldkirchen, vertretene Einwender

Zu den für alle Mandanten erhobenen Einwendungen ist festzustellen:

Der **Neubau der Bundesautobahn A 94** zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist **notwendig** (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (3.4.2).

Der aktuell gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016, BGBl. I S. 3354) sieht für die Gesamtstrecke der A 94 zwischen München und Pocking (A 3) „Vordringlichen Bedarf“ vor.

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. Die künftige Netzfunktion, die Verkehrsbedeutung und die Verkehrsprognose von bis zu 31.000 Kfz/Tag erfordern einen zweibahnigen vierstreifigen Autobahnquerschnitt mit entsprechender Gradientenführung sowie den Verzicht auf höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen und eine Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten. Der geforderte **Ausbau der bestehenden B 12** würde den Anforderungen insbesondere hinsichtlich Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit auch im Raum Pocking nicht gerecht.

Eine Trassenführung der Autobahn mitten durch die Stadt Pocking dürfte der Vorhabenträger wegen der schwerwiegenden negativen Auswirkungen, insbesondere auf die Belange des Siedlungswesens, des Lärmschutzes sowie den baulichen Umsetzungsproblemen und den Mehrkosten gegenüber der Planlösung ausscheiden. Dies gilt insbesondere auch für eine Führung der A 94 durch die Stadt Pocking in einer bis zu 3 km langen Einhausung, die unvertretbar hohe Mehrkosten für den Bau und späteren Unterhalt zur Folge hätte.

Die Einwände, dass die geplante Autobahn zu mehr schwereren Unfällen führen wird und die A 94 wegen Mittelknappheit vom Straßenbaulastträger nicht verkehrssicher erhalten und unterhalten werden kann, sind unbegründet. Insbesondere geht aus den Unfallauswertungen bestehender Straßen eindeutig

hervor, dass Autobahnen gegenüber Bundes-, Staats- und Kreisstraßen die geringsten Unfallraten (Unfälle pro Verkehrsleistung) aufweisen. Das fahrleistungsbezogene Risiko für eine schwere oder tödliche Unfallverletzung ist auf ein- gegenüber zweibahnigen Außerortsstraßen sogar vier- bis sechsmal so hoch.

Zum Einwand der **Existenzgefährdung** darf auf die vorstehenden Erläuterungen unter 3.4.7 und 3.5.1.1 sowie die jeweiligen Ausführungen bei den einzelnen Mandanten verwiesen werden.

Die beantragte verbindliche Zuteilung von **Ersatzland** im Planfeststellungsbeschluss ist gesetzlich nicht vorgesehen, sondern Sache des folgenden Entschädigungsverfahrens. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann (A 6.1). Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

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 Autobahn die betrieblichen Belange. Auf die Ausführungen unter 3.5.1.2.2 wird verwiesen.

Zu den Forderungen, die **Unwirtschaftlichkeit der Restflächen** bereits im Planfeststellungsverfahren verbindlich festzustellen sowie den Vorhabenträger mittels Auflage zu verpflichten, diese Flächen gegen angemessene Entschädigung zu übernehmen, wird 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. Soweit im Einzelfall bereits Zusagen des Vorhabenträgers vorliegen, wird auf A 6.1 verwiesen.

Weil das Planvorhaben nicht zu unzumutbaren Lärmbelastungen führen wird, können über die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen hinaus weder die geforderten **zusätzlichen** aktiven **Lärmschutzmaßnahmen** durch einen bepflanzten Wall entlang der gesamten Baustecke noch zusätzliche passive Schutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) vom Vorhabenträger verlangt werden. Auf die Ausführungen unter 3.4.4.1 zum Verkehrslärmschutz darf zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen werden. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und die Ergebnisse bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit der Lärmberechnungen. Eine weitere sachverständige Überprüfung wird deshalb nicht für erforderlich gehalten.

Die während der Bauausführung **vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen** hat der 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 hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 30.4.2017 zugesagt. Weitere Regelungen sind im Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst. Auf das Entschädigungsverfahren wird verwiesen.

Der Forderung nach einem möglichst bodenschonenden Erdbaubetrieb wird entsprochen. Auf die Nebenbestimmungen zum Bodenschutz unter A 3.5 darf dazu Bezug genommen werden.

Der Forderung nach Beweislastumkehr kann nicht nachgekommen werden. Mögliche Ersatzansprüche richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen im Schadensfall und sind nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

**Ausgleichsmaßnahmen** zum Schutz von Natur und Landschaft sind, wie gefordert, vorgesehen. Auf die festgestellten Planunterlagen sowie die Ausführungen unter C 3.4.5 darf hierzu Bezug genommen werden. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt. Ein grundsätzlicher Vorrang der land- und forstwirtschaftlichen Belange bei widerstreitenden Interessen mit den geplanten naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen besteht nicht.

Unzumutbare **Nachteile durch Anpflanzungen** entlang landwirtschaftlich genutzter Grundstücke sind wegen des Abstands zwischen den Grundstücksgrenzen und der Bepflanzung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu befürchten. Auf die Nebenbestimmung A 3.7.4 wird ferner hingewiesen.

Der im Bereich der **Staatsstraßenüberführung 2117** (BWVNr. 1.2.9) **vorgesehene unselbständige Geh- und Radweg** ist sinnvoll und notwendig, weil außerhalb des Überführungsbereiches von Pocking bis Pram bereits ein Geh- und Radweg besteht und die Stadt Pocking bzw. die Gemeinde Bad Füssing südlich der A 94 eine Anbindung in Richtung Würding bzw. zum Innradweg (Bayernnetz für Radler) anstreben. Ziel ist, die Trennwirkung durch die Autobahn bzw. die Durchschneidung der Rad- und Wandergebiete im Bereich Pocking/Bad Füssing weitgehend zu minimieren.

Einwendungen, die nur einzelne Mandanten betreffen:

#### 3.5.2.7.1 **Einwender Nr. 601**

(Schreiben vom 26.9.2012 und 10.6.2016, Nr. 245/16 wfka)

Die Einwender haben ihr Anwesen in Pfaffing inzwischen veräußert.

Für das etwa 500 m südöstlich der A 94 liegende Anwesen in Pfaffing ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 51 dB(A) am Tage und 48 dB(A) in der Nacht für das näher an der A 94 liegende Anwesen Immissionspunkt 25 zeigt, durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der geplanten Seitenablagerungen (siehe Planunterlage 11.2, 2T) für das Prognosejahr 2030 weit unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden unterschritten. Lärmschutzmaßnahmen können dem Vorhabenträger daher nicht auferlegt werden.

Soweit eine Entschädigung für die Wertminderung des Anwesens gefordert wird, kann dem nicht entsprochen werden, weil das Grundeigentum nicht schwer und

unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird. Da aus diesem Grundstück keine Grundabtretung erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Entscheidung über Entschädigungsansprüche zuständig.

#### 3.5.2.7.2 **Einwender Nr. 602** (Grunderwerbsplan Blatt 3T, lfd. Nr. 18)

(Schreiben vom 26.9.2012 und 10.6.2016, Nr. 245/16 wfka)

Die Einwender bewirtschaften laut dem Gutachten des Sachverständigenteams Eckl, Ettinger, Stegherr einen 34 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Etwa 1,4 ha davon ist Forstfläche. 10,8 ha landwirtschaftliche Fläche ist zugepachtet. Für den Neubau der A 94 mit Überführung der GVS Pfaffing - Wollham werden laut Grunderwerbsverzeichnis aus dem 128.252 m<sup>2</sup> großen Grundstück FlNr. 734, Gemarkung Pocking, 32.451 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 8.737 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen und Umleitungsstrecke in Anspruch genommen und insgesamt 470 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung einer Stromleitung mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Die Grundinanspruchnahme aus der Hofanschlussfläche lässt sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse notwendig (3.3) und vernünftig (3.4.2).

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr ist die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch den Flächenentzug von 12,3 % der anrechenbaren Betriebsfläche gefährdet. Die Autobahndirektion wird deshalb im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete Ersatzfläche anbieten (A 6.1.22). 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. Auch eine die betrieblichen Flächen schonendere Ausgestaltung ist nicht möglich.

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte in Wollham eingehalten. Nach den Planunterlagen sind von Bau-km 30+010 bis Bau-km 33+800 auf der Nordseite der A 94 3 m bzw. 3,25 m hohe (über Gelände) Seitenablagerungen von überschüssigem Oberboden vorgesehen (siehe Planunterlage 11.2, 2T). Bei der schalltechnischen Berechnung wurden die Höhen der Erdwälle jeweils um 50 cm niedriger angesetzt, um auch bei möglicherweise auftretenden Setzungen auf der sicheren Seite zu sein. Die Gradienten der Autobahn liegt im Bereich Wollham auch etwa 2 m unter Geländeniveau. Der Vorhabenträger kann deshalb zu weiteren Schallschutzmaßnahmen nicht verpflichtet werden.

Auch eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung durch Luftschadstoffe ist nicht zu befürchten. Der Vorhabenträger hat anhand des „PC-Berechnungsverfahrens zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“ für vier repräsentative Immissionsorte (3, 30, 60 und 68, siehe Lageplan zum Schallschutz - Unterlage 11.2, Blatt 1T, 2T und 3T) mögliche Belastungen im Prognosejahr 2030 untersucht. 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 nicht zu erwarten. Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen und die im Bereich der Wohnbebauung besonders ausgeprägte Bepflanzung der Straßenanlagen mit Bäumen und Sträuchern tragen der möglichst weitgehenden Vermeidung der Schadstoffausbreitung Rechnung (3.4.4.2). Die Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen wurde durch das Landesamt für Umwelt (LfU) überprüft und bestätigt. Auf der Grundlage der durchgeführten Abschätzung kann für die Anwesen im Einwirkungsbereich der Maßnahme zuverlässig davon ausgegangen werden, dass die maßgeblichen lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten werden.

Den von FlNr. 734 abzuschleppenden Humus wird der Vorhabenträger wieder zur Verfügung stellen (A 6.1.22).

Während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommene Flächen hat der 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 hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 30.4.2017 zugesagt. Weitere Regelungen sind im Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst. Auf das Entschädigungsverfahren wird verwiesen. Auf die Nebenbestimmungen zum Bodenschutz unter A 3.5 darf im Übrigen Bezug genommen werden.

Weil der geplante öFW BWVNr. 1.1.18 auf Niveau des Grundstücks FlNr. 734 verläuft, sind entlang des Weges Zufahrtsmöglichkeiten zu FlNr. 734 gegeben. Die Autobahndirektion wird außerdem die Detailausgestaltung der Anbindung des öFW an die GVS Pfaffing - Wollham im Rahmen der Bauausführung mit den Einwendern abstimmen (6.1.22).

Wie gefordert, werden die geplanten Seitenablagerungen mit Lärmschutzfunktion bepflanzt (siehe Maßnahme G2, Unterlage 12.3T).

Zum Hinweis, dass das auf dem Grundstück vorhandene Kiesvorkommen bei der Bemessung der Entschädigungsleistungen werterhöhend zu berücksichtigen ist, ist anzumerken, dass rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten sind. 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.

### 3.5.2.7.3 **Einwender Nr. 603** (Grunderwerbsplan Blatt 3T, lfd. Nr. 24)

(Schreiben vom 26.9.2012 und 10.6.2016, Nr. 245/16 wfka)

Für den Neubau der A 94 mit Überführung der GVS Pfaffing - Wollham wird laut Grunderwerbsverzeichnis aus dem 19.931 m<sup>2</sup> großen Grundstück FlNr. 753, Gemarkung Pocking, eine Teilfläche von 6.473 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 3.561 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen und Umleitungsstrecke in Anspruch genommen.

Die Inanspruchnahme des Grundstückes lässt sich nicht vermeiden oder verringern. Der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und

vernünftig (3.4.2). Die vorübergehende Grundinanspruchnahme ist für die Baudurchführung notwendig.

Die Einwender haben beim Erörterungstermin mitgeteilt, dass sie grundsätzlich bereit sind das gesamte Grundstück abzugeben. 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.

Die Anordnung einer Grundstücksübernahme bzw. zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den unter 3.5.1.2.2 genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat sich aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (A 3.7.1).

Für das etwa 400 m südöstlich der A 94 liegende Anwesen (IP 25) in Pfaffing ergeben sich durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der geplanten Seitenablagerungen (siehe Planunterlage 11.2, 2T) für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 51 dB(A) am Tage und 48 dB(A) in der Nacht. Diese liegen weit unter den Grenzwerten.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden unterschritten. Der Vorhabenträger kann deshalb zu weiteren Schallschutzmaßnahmen nicht verpflichtet werden.

#### 3.5.2.7.4 **Einwender Nr. 604** (Grunderwerbsplan Blatt 3T, lfd. Nr. 17)

(Schreiben vom 26.9.2012, 1.10.2012 und 10.6.2016, Nr. 245/16 wfka)

Die Einwender bewirtschaften einen 64 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Etwa 2,3 ha davon ist Forstfläche. 15,6 ha landwirtschaftliche Fläche ist zugepachtet.

Für den Neubau der A 94 mit Überführung der St 2117 wird laut Grunderwerbsverzeichnis aus dem 183.666 m<sup>2</sup> großen Grundstück FlNr. 751, Gemarkung Pocking, eine Teilfläche von 8.908 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 5.468 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen und Umleitungsstrecke in Anspruch genommen. Vom Planvorhaben betroffen ist auch das angepachtete Grundstück FlNr. 753, Gemarkung Pocking. Die Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden. Der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Die vorübergehende Grundinanspruchnahme ist für die Baudurchführung notwendig.

Der im Bereich der Staatsstraßenüberführung 2117 (BWVNr. 1.2.9) vorgesehene unselbständige Geh- und Radweg ist sinnvoll und notwendig, weil außerhalb des Überführungsbereiches von Pocking bis Pram bereits ein Geh- und Radweg besteht und die Stadt Pocking bzw. die Gemeinde Bad Füssing südlich der A 94 eine Anbindung in Richtung Würding bzw. zum Innradweg (Bayernnetz für Radler) anstreben. Ziel ist, die Trennwirkung durch die Autobahn bzw. die Durchschneidung der Rad- und Wandergebiete im Bereich Pocking/Bad Füssing weitgehend zu minimieren.

Die Grundinanspruchnahmen können auch nicht durch Verzicht auf die geplanten naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen weiter verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt (C 3.4.5.3.4).

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 19.5.2017 wird die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch den Flächenentzug nicht gefährdet. Der Flächenverlust von insgesamt etwa 1,54 ha anrechenbarer Eigentums- und Pachtfläche beträgt 2,6 % der anrechenbaren Betriebsfläche. Auch eine die betrieblichen Flächen schonendere Ausgestaltung ist nicht möglich.

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 aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (A 3.7.1).

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme (Grundstücksanschneidung usw.) sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Für die etwa 500 m südöstlich der A 94 liegende Hofstelle in Pfaffing ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 51 dB(A) am Tage und 48 dB(A) in der Nacht für das näher an der A 94 liegende Anwesen Immissionspunkt 25 zeigt, durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der geplanten Seitenablagerungen (siehe Planunterlage 11.2, 2T) für das Prognosejahr 2030 weit unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden unterschritten. Der Vorhabenträger kann deshalb zu weiteren Schallschutzmaßnahmen nicht verpflichtet werden. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und die Ergebnisse bestätigt. Eine weitere gutachtliche Überprüfung wird nicht für erforderlich gehalten.

Die während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen hat der 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 hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme vom 30.4.2017 zugesagt. Weitere Regelungen sind im Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst. Auf das Entschädigungsverfahren wird verwiesen.

#### 3.5.2.7.5 **Einwender Nr. 605** (Grunderwerbsplan Blatt 2T, lfd. Nr. 24 und 28)

(Schreiben vom 26.9.2012, 9.10.2012, 10.6.2016 sowie 21.7.2016, Nr. 245/16 wfka)

Der Einwender bewirtschaftet laut dem Gutachten des Sachverständigenteams Eckl, Ettinger, Stegherr vom 19.5.2017 einen 21 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. 0,9 ha davon ist Forstfläche. Etwa 3,8 ha land-



wirtschaftliche Fläche ist zugepachtet. Für den Neubau der A 94 mit der Überführung der GVS Haidzinger Straße werden aus den Grundstücken Flnr. 592 und 676, je Gemarkung Pocking, insgesamt 17.165 m<sup>2</sup> der Eigenflächen auf Dauer benötigt. Außerdem werden 7.834 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen sowie die Umlegung des Verkehrs auf der GVS Haidzinger Straße während dem Bau der Überführung über die Autobahn in Anspruch genommen und insgesamt 441 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung von Ver- und Entsorgungsleitungen mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Diese erheblichen Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern, der Bau der A 94 ist in Form der Planlösung erforderlich und vernünftig. Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig. Auf die vorstehenden Ausführungen insbesondere unter C 3.3 sowie 3.4.2 darf Bezug genommen werden.

Der aktuell gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sieht für die Gesamtstrecke der A 94 zwischen München und Pocking (A 3) „Vordringlichen Bedarf“ vor. 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. Die künftige Netzfunktion, die Verkehrsbedeutung und die Verkehrsprognose von bis zu 31.000 Kfz/Tag erfordern einen zweibahnigen vierstreifigen Autobahnquerschnitt mit entsprechender Gradientenführung sowie den Verzicht auf höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen und eine Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten. Der geforderte „moderate Ausbau“ der bestehenden B 12 würde den Anforderungen insbesondere hinsichtlich Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit auch im Raum Pocking nicht gerecht.

Eine Trassenführung der Autobahn mitten durch die Stadt Pocking dürfte der Vorhabenträger wegen der schwerwiegenden negativen Auswirkungen, insbesondere auf die Belange des Siedlungswesens, des Lärmschutzes sowie den baulichen Umsetzungsproblemen und den Mehrkosten gegenüber der Planlösung ausscheiden. Dies gilt insbesondere auch für eine Führung der A 94 durch die Stadt Pocking in einer bis zu 3 km langen Einhausung, die unvertretbar hohe Mehrkosten für den Bau und späteren Unterhalt zur Folge hätte.

Die Linienführung der Planfeststellungsstrasse orientiert sich an der im Raumordnungsverfahren positiv beurteilten Trasse. Im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking am Beginn der Planfeststellung hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Weil die Plantrasse im Vergleich zur Wahllinie der Raumordnung -die zwar auf längere Strecke unmittelbar entlang der B 12 verlaufen würde, dabei aber 700 m in Richtung Pocking ausschwenkt- auch deutlich kürzer ist,

kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden.

Trotzdem beansprucht das Vorhaben in der Fassung der Tekturplanung vom 10.3.2016 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 der notwendigen Folgemaßnahmen einschließlich des Bedarfs für Ausgleichsmaßnahmen 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 einzelner Betriebe. 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 (C 3.4.7).

Die Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Haidzinger Straße erfolgt eingriffsschonend auf der bestehenden Trasse. Die Zufahrt zum Betrieb des Einwenders über diese GVS wird durch das Planvorhaben mit Überführung der Straße über die etwa 2 m im Einschnitt liegende Autobahn nicht unzumutbar verschlechtert. Die Gemeindeverbindungsstraße erhält in Anlehnung an die Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS-Q einen Regelquerschnitt RQ 7,5. Die befestigte Fahrbahnbreite beträgt 5,5 m mit beidseitigen Banketten von 1,0 m (die Fahrbahnbreite auf dem Brückenbauwerk beträgt 6,5 m). Durch die Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken im Rampenbereich wird die nutzbare Breite für den Begegnungsfall erhöht (A 3.9.3). Die maximale Steigung im Überführungsbereich beträgt 4,0 %.

§ 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. Das Grundstück Flnr. 592 ist zukünftig im östlichen Bereich über den neuen öFW (BWVNr. 1.1.16) und den bestehenden Anwandweg Flnr. 598, Gemarkung Pocking, erschlossen. Das Grundstück Flnr. 676 kann im nordwestlichen Bereich über den neuen öFW (BWVNr. 1.1.47) sowie über die bestehende GVS Flnr. 643, Gemarkung Pocking, erreicht werden. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Der landwirtschaftliche Haupterwerbsbetrieb verliert, wie bereits dargestellt, durch den Neubau der A 94 rd. 1,7 ha Ackerfläche. Nach dem Gutachten der Sachverständigen

Eckl, Ettinger, Stegherr vom 19.5.2017 ist die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes durch diesen Flächenentzug von 9,8 % der anrechenbaren Betriebsfläche gefährdet. Die Autobahndirektion wird deshalb im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen eine zur Vermeidung der Existenzgefährdung geeignete Ersatzfläche anbieten (A 6.1.23). 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. Auch eine die betrieblichen Flächen schonendere Ausgestaltung ist nicht möglich.

Zum Hinweis, dass das auf dem Grundstück vorhandene Kiesvorkommen bei der Bemessung der Entschädigungsleistungen werterhöhend zu berücksichtigen ist, ist anzumerken, dass rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten sind. 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.

Für die etwa 220 m südlich der A 94 liegende Hofstelle in Haidzing ergeben sich durch den Neubau der A 94 einschließlich der Anschlussäste PA 58 für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 55 dB(A) am Tage und 52 dB(A) in der Nacht (IP 12). Diese liegen unter den Grenzwerten.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch für die Außenwohnbereiche ergeben sich keine unzumutbaren Beeinträchtigungen. Der Vorhabenträger kann deshalb zu weiteren Schallschutzmaßnahmen nicht verpflichtet werden. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt (3.4.4.1).

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Der Vorhabenträger hat anhand des „PC-Berechnungsverfahrens zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“ für vier repräsentative Immissionsorte mögliche Belastungen im Prognosejahr 2030 untersucht. 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 nicht zu erwarten. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch das Planvorhaben ist nicht zu befürchten (3.4.4.2). Die Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen wurde durch das Landesamt für Umwelt (LfU) überprüft und bestätigt. Auf der Grundlage der durchgeführten Abschätzung kann für die Anwesen im Einwirkungsbereich der Maßnahme zuverlässig davon ausgegangen werden, dass die maßgeblichen lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten werden.

Mit den geplanten Ausgleichsmaßnahmen kann in der vom Eingriff betroffenen Landschaft ein funktionaler Ausgleich, eine Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie die Sicherung der Erholungseignung erreicht werden (siehe Planunterlage 12T).

Die geplante Ausgleichsmaßnahme A13/CEF ist für die Schaffung von optimiertem Lebensraum für den Kiebitz und weitere Vogelarten der Agrarlandschaft (u. a. Feldlerche und Wachtel) notwendig (3.4.5). Mit den auf der Fläche vorgesehenen sog. „vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen“ A13/CEF sollen die durch Bau und Betrieb der A 94 bedingten unvermeidbaren umfangreichen Beeinträchtigungen von Brutpaaren des Kiebitz ausgeglichen und damit artenschutzrechtliche Verbots-tatbestände des Schädigungsverbotes gemäß § 44 BNatSchG vermieden werden (siehe Maßnahmenblatt A13/CEF, Anhang 4 LBP, Seite 53). Der Vorhabenträger hat die Planung mit den Naturschutzbehörden abgestimmt.

Für eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung der A 94 sowie der überführten GVS Haidzinger Straße hat die Autobahndirektion einzustehen (A 3.7.2). Der Autobahnbau und die notwendigen Anpassungsmaßnahmen an der Haidzinger Straße sind 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 bei Beachtung der Nebenbestimmungen insbesondere unter A 3.3 und A 4 nicht zu erwarten sind. Auch die befürchteten Beeinträchtigungen des Grundwassers beim Bau und Betrieb der A 94 sind unbegründet (3.4.6.2).

Den von FlNr. 676 abzuschleppenden Humus wird der Vorhabenträger wieder zur Verfügung stellen (A 6.1.23).

Soweit die Notwendigkeit der A 94 mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wird, geht es vorrangig um generelle Fragen des Straßenbaus, also um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte einschließlich verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene sollten nach Auffassung des Einwenders 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.

Dem "Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG)" ist der "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" als Anlage beigefügt. In der seit 31.12.2016 gültigen Fassung des Bedarfsplans befindet sich die A 94 von München bis zur Anschlussstelle Pocking (A 3) im sog. „Vordringlichen Bedarf“. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung verbindlich (§ 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG).

#### 3.5.2.7.6 **Einwender Nr. 606** (Grunderwerbsplan Blatt 3T, lfd. Nr. 5 und 26)

(Schreiben vom 26.9.2012 und 10.6.2016, Nr. 245/16 wfka)

Die Einwender betreiben nach Ihren Angaben eine Straußenfarm im Vollerwerb. Von den gesamten landwirtschaftlichen Nutzflächen von 56 ha sind mehrere

Grundstücke verpachtet. Für den Neubau der A 94 mit den Überführungen der St 2117 sowie der GVS Pfaffing - Wollham werden aus den Grundstücken Flnr. 1660, Gemarkung Indling, und Flnr. 692, Gemarkung Pocking, insgesamt 8.505 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 4.645 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und bei Flnr. 692 1.205 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung von Ver- und Versorgungsleitungen mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern, der Bau der A 94 ist in Form der Planlösung erforderlich und vernünftig. Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig. Auf die vorstehenden Ausführungen insbesondere unter C 3.3 sowie 3.4.2 darf Bezug genommen werden.

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 aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (A 3.7.1).

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme bzw. die Frage, ob der Vorhabenträger das Grundstück Flnr. 692 insgesamt übernimmt, sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Das Grundstück Flnr. 1660 ist weiterhin über den öFW Flnr. 1661, Gemarkung Indling, und den öFW Flnr. 1659, Gemarkung Indling, erschlossen. Die Autobahndirektion wird im Rahmen der Bauausführung in Abstimmung mit den Einwendern überprüfen, ob der öFW Flnr. 1661 (BWVNr. 1.2.46) an die GVS Pfaffing - Wollham angebunden werden kann (A 6.1.24).

Nach den festgestellten Plänen sind von Bau-km 30+010 bis Bau-km 33+800 auf der Nordseite der A 94 3 m bzw. 3,25 m hohe (über Gelände) Seitenablagerungen von überschüssigem Oberboden vorgesehen (siehe Planunterlage 11.2, 2T). Bei der schalltechnischen Berechnung wurden die Höhen der Erdwälle jeweils um 50 cm niedriger angesetzt, um auch bei möglicherweise auftretenden Setzungen auf der sicheren Seite zu sein. Die Gradienten der Autobahn liegt im Bereich Wollham auch etwa 2 m unter Geländeniveau. Für die etwa 470 m nördlich der A 94 liegende Hofstelle in Wollham ergeben sich durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 50 dB(A) am Tage und 47 dB(A) in der Nacht (IP 21). Diese liegen unter den Grenzwerten.

Es handelt sich um Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden in Wollham eingehalten. Der Vorhabenträger kann deshalb zu weiteren Schallschutzmaßnahmen nicht verpflichtet werden. Vom Fachsachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung durch Luftschadstoffe ist nicht zu befürchten. Der Vorhabenträger hat anhand des „PC-Berechnungsverfahrens zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne

oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“ für vier repräsentative Immissionsorte (3, 30, 60 und 68, siehe Lageplan zum Schallschutz - Unterlage 11.2, Blatt 1T, 2T und 3T) mögliche Belastungen im Prognosejahr 2030 untersucht. 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 nicht zu erwarten. Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen und die im Bereich der Wohnbebauung besonders ausgeprägte Bepflanzung der Straßenanlagen mit Bäumen und Sträuchern tragen der möglichst weitgehenden Vermeidung der Schadstoffausbreitung Rechnung (3.4.4.2). Die Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen wurde durch das Landesamt für Umwelt (LfU) überprüft und bestätigt. Auf der Grundlage der durchgeführten Abschätzung kann für die Anwesen im Einwirkungsbereich der Maßnahme zuverlässig davon ausgegangen werden, dass die maßgeblichen lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten werden.

Die Befürchtung, dass durch den Neubau der A 94 die geplanten Ausbaumaßnahmen an der Hofstelle auf Flnr. 732, Gemarkung Pocking, nicht mehr realisiert werden können und eine erhebliche Wertminderung eintreten wird, wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde so nicht geteilt. Da das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird, kann eine Entschädigungsleistung nicht angeordnet werden.

#### 3.5.2.7.7 **Einwender Nr. 607** (Grunderwerbsplan Blatt 3T, lfd. Nr. 20)

(Schreiben vom 26.9.2012 und 10.6.2016, Nr. 245/16 wfka)

Für den Neubau der A 94 wird laut Grunderwerbsverzeichnis aus dem 54.077 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 752, Gemarkung Pocking, eine Teilfläche von 5.707 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 1.199 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen.

Die Inanspruchnahme des Grundstückes lässt sich nicht vermeiden oder verringern. Der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Die vorübergehende Grundinanspruchnahme ist für die Baudurchführung notwendig.

Die Einwender sind mit der Inanspruchnahme des Grundstückes grundsätzlich einverstanden. Zur Forderung nach Ersatzland ist anzumerken, dass die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland in der Planfeststellung aus den unter 3.5.1.2.2 genannten Gründen ausscheidet. Der Vorhabenträger hat sich aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (A 3.7.1).

Für das etwa 530 m südöstlich der Autobahn liegende Wohnanwesen ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 50 dB(A) am Tage und 47 dB(A) in der Nacht für das etwa gleich weit von der A 94 entfernt liegende Wohnanwesen in Pfaffing (Immissionspunkt 24) zeigt, durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der geplanten Seitenablagerungen (siehe Planunterlage 11.2, 2T) für das Prognosejahr 2030 deutlich unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden nicht überschritten. Der Vorhabenträger kann deshalb zu weiteren Schallschutzmaßnahmen nicht verpflichtet werden.

**3.5.2.7.8 Einwender Nr. 608** (Grunderwerbsplan Blatt 3T, lfd. Nr. 1 und 8)

(Schreiben vom 26.9.2012 und 10.6.2016, Nr. 245/16 wfka)

Für den Neubau der A 94 wird laut Grunderwerbsverzeichnis aus dem 16.691 m<sup>2</sup> großen Grundstück Flnr. 669, Gemarkung Pocking, eine Teilfläche von 3.990 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 1.024 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen sowie beim Grundstück Flnr. 727, Gemarkung Pocking, 43 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung von Ver- und Entsorgungsleitungen mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Diese Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern, der Bau der A 94 ist in Form der Planlösung erforderlich und vernünftig. Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig. Auf die vorstehenden Ausführungen insbesondere unter C 3.3 sowie 3.4.2 darf Bezug genommen werden.

Der Einwender hat seine landwirtschaftlichen Flächen verpachtet und ist mit der Inanspruchnahme seiner Grundstücke grundsätzlich einverstanden.

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

Zur Forderung nach einer Restflächenübernahme und Ersatzland ist anzumerken, dass entsprechende Anordnungen in der Planfeststellung aus den unter 3.5.1.2.2 genannten Gründen ausscheiden. Der Vorhabenträger hat sich aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (A 3.7.1).

Für das westlich der Autobahn liegende Wohnanwesen in Pram ergeben sich, wie ein Vergleich mit den berechneten Beurteilungspegeln der Anwesen in Wollham (IP 21, 50 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht) zeigt, durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der geplanten Seitenablagerungen (siehe Planunterlage 11.2, 2T) für das Prognosejahr 2030 deutlich unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Der Vorhabenträger kann deshalb zu den geforderten Schallschutzmaßnahmen entlang der gesamten Baustrecke der Autobahn nicht verpflichtet werden.

Der Verkehr auf der Staatsstraße 2117, die bei Pram nicht an die A 94 angebunden, sondern über die Autobahn überführt wird, wird nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Kurzak nach dem Bau der A 94 und bei Berücksichtigung der geplanten Verlegung der St 2117 (Westumfahrung Pocking) im Prognosejahr 2030 auf

2.100 Kfz/Tag zurückgehen. Ohne A 94 wären mit 4.100 Kfz/Tag erheblich mehr Fahrzeuge zu erwarten. Die Gradienten der Staatsstraße liegen ab dem Wohnanwesen bis Bau-km 0+150 in etwa geländegleich und steigen dann bis Bau-km 0+250 nur langsam an. Erhebliche Lärmsteigerungen durch Beschleunigungsvorgänge sind nicht zu erwarten. Die Längsneigung der Staatsstraße beträgt im Bereich der Überführung max. 4,7 %. Weil sich die Lärmsituation im Zuge der Staatsstraße vorhabenbedingt nicht verschlechtert, können die für das Anwesen geforderten Lärmschutzfenster vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Vom Fachsachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft sind, wie gefordert, vorgesehen. Auf die festgestellten Planunterlagen sowie die Ausführungen unter C 3.4.5 sowie die Nebenbestimmungen unter A 3.4 darf hierzu Bezug genommen werden.

Mit den geplanten Ausgleichsmaßnahmen kann in der vom Eingriff betroffenen Landschaft ein funktionaler Ausgleich, eine Wiederherstellung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes sowie die Sicherung der Erholungseignung erreicht werden (siehe Planunterlage 12T).

#### 3.5.2.7.9 **Einwender Nr. 609** (Grunderwerbsplan Blatt 2T, lfd. Nr. 34)

(Schreiben vom 26.9.2012 und 10.6.2016, Nr. 245/16 wfka)

Der Einwender bewirtschaftet den etwa 11,4 ha großen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Die Flächen sind nahezu ganz im Eigentum. Für den Neubau der A 94 werden aus dem Grundstück Flnr. 671, Gemarkung Pocking, 19.765 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 5.895 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und 585 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung von Ver- und Entsorgungsleitungen mit einer Grunddienstbarkeit belastet.

Die erhebliche Grundinanspruchnahme mit mittlerer Durchtrennung des Hofgrundstückes lässt sich nicht vermeiden, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Im Bereich zwischen der Autobahnanschlussstelle PA 58 und Oberindling/Niederindling nimmt die Plantrasse insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing, Edt, Spitzöd, Wolfing, Prenzing, Pimshof, Schlupfing sowie Oberindling/Niederindling bestmöglich Rücksicht und entspricht ab Bau-km 30+000 bis Prenzing weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigen Gutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Nach dem Gutachten der Sachverständigen Eckl, Ettinger, Stegherr vom 12.5.2017 stellt der angegebene Betrieb aufgrund seiner geringen Flächenausstattung keine eigenständige Existenz dar.

Die erhebliche Betroffenheit des im Nebenerwerb geführten Betriebs wird nicht verkannt. Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist jedoch so groß, dass es die betrieblichen und die Eigentümerbelange überwiegt. Möglichkeiten, die Flächeninanspruchnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden nicht gesehen.



Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den unter 3.5.1.2.2 genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme, für Durchschneidungen sowie Mehrwege bei der Bewirtschaftung, sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungs-festsetzungsverfahren zu regeln.

Nach den Planunterlagen sind auf der Nordseite der A 94 von Bau-km 30+010 bis etwa Oberindling 3 m bzw. 3,25 m hohe (über Gelände) Seitenablagerungen von überschüssigem Oberboden vorgesehen. Mit diesen Erdwällen und weil die Autobahn in einem zwei Meter tiefen Einschnitt verläuft, wird sichergestellt, dass im Bereich Haid im Prognosejahr 2030 bei allen Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind. Für die etwa 130 m nördlich der A 94 liegenden Anwesen ergeben sich Beurteilungspegel von 57 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht (Immissionspunkte 13 und 14). Die Beurteilungspegel überschreiten die Grenzwerte für Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht nicht. Der Vorhabenträger kann deshalb zu den für sein Wohnanwesen und das seiner Eltern geforderten Lärmschutzfenstern nicht verpflichtet werden.

Den von Flnr. 671 abzuschiebenden Humus wird der Vorhabenhabeträger, wie gefordert, wieder zur Verfügung stellen (A 6.1.25). Insbesondere könnte damit auch die auf dem Grundstück Flnr. 671 bereits vorgesehene Seitenablagerung entlang der Nordseite der Autobahn verlängert und damit die Lärmsituation in Haid verbessert werden.

Der Einwand, dass bei der Planung der A 94 Naturschutzbelange völlig außer Acht gelassen wurden, ist nicht begründet. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger darauf geachtet, dass Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft, soweit möglich, vermieden werden. Umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft sind vorgesehen. Auf die festgestellten Planunterlagen (12T) sowie die Ausführungen unter C 3.4.5 und die Nebenbestimmungen unter A 3.4 wird hierzu Bezug genommen.

Hingewiesen wird vom Einwender auf ein mögliches Vorkommen des Labkrautschwärmers. Aus dem Einwendungsschreiben vom 26.9.2012 geht nicht hervor, wo die Fundorte des Labkrautschwärmers genau liegen und ob/wie diese vom Vorhaben betroffen sein könnten. Beim Labkrautschwärmer handelt es sich um eine besonders geschützte Art, die in Bayern stark gefährdet ist. Er besiedelt verschiedene Lebensräume, die z. T. auch im Rahmen der geplanten Ausgleichsmaßnahmen geschaffen werden. Als Nahrungspflanze dienen Labkraut und Weidenröschen. Um ein mögliches Vorkommen des Labkrautschwärmers zu unterstützen, wird dem Vorhabenträger auferlegt, in Rücksprache mit der unteren Naturschutzbehörde auf geeigneten Kompensationsflächen (Ausgleichsflächen, Gestaltungsflächen) durch entsprechende Mahd- oder Saatgutaufbringung oder -notfalls- die Verwendung von Regiosaatgut auch ein Nahrungsangebot für den Labkrautschwärmer zu schaffen (A 3.4.5).

3.5.2.8 **Jagdgenossenschaft Indling u. Jagdgesellschaft Indling I und II**  
vertreten durch **Prof. Gerauer Rechtsanwälte**, Pocking

(Schreiben vom 10.9.2012 und 17.5.2016 Nr. swD12/1081-16)

Die Errichtung von Wildschutzzäunen kann dem Straßenbaulastträger nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat aber im Anhörungsverfahren angekündigt, dass sie entlang der A 94 sowie in den Anschlussstellenbereichen und im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 Wildschutzzäune errichten wird, wenn die gemäß den Wildschutzzäunrichtlinien erforderliche Mindestwilddichte vorhanden ist.

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 denen auch in den Abschnitten Malching - Kirchham und Kirchham - Pocking 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 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. In diesem 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 Einhausungsstrecke der A 94 bei Tutting dar.

Auch im 12,5 km langen Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) ist ein übergeordneter Verbund in Nord-Südrichtung nicht vorhanden. Insbesondere die Stadt Pocking mit einer West-Ostausdehnung der Wohn- und Gewerbeflächen von über 3,5 km, die teilweise hoch belasteten Straßen sowie der eingezäunte 30 ha große Solarpark im Bereich des früheren Standortübungsplatzes stellen erhebliche Barrieren in Bezug auf Tierwanderstrecken dar. Die Bereiche der geplanten Westumfahrung Pocking mit der Anschlussstelle PA 58 an die Autobahn, sowie der Anschlussstelle B 12/B 388 und des Autobahnkreuzes A 3/A 94 können als Grünbrückenstandorte ausgeschlossen werden.

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) sind nach den Planunterlagen im Zuge der A 94 mehrere Überführungs- sowie Unterführungsbauwerke vorgesehen. Insbesondere die 50 m breite Unterführung des Ausbaches bei Bau-km 35+077 trägt erheblich zur Minimierung der Trennwirkung und zur Sicherstellung der ökologischen Austauschbeziehungen in diesem Bereich bei. Auch das Überführungsbauwerk K 28/1 im Zuge eines öFW bei Bau-km 28+556, das beidseitig 4 m breite Pflanzstreifen als Fledermaus-Querungshilfe erhält, ist bedingt auch für Rehe als Querungshilfe geeignet.

Wegen den Störwirkungen (Autobahnanschlussstelle PA 58, benachbarte PWC-Anlage) ist es nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht sinnvoll, die Geh- und Radwegunterführung (K27/1) am Westrand des ehemaligen Standortübungsplatzes für Rehwild besonders als Querungshilfe zu gestalten. Die dafür notwendigen sehr hohen Aufwendungen sind nicht vertretbar. Auch die geforderten Durchlässe (alle 200 - 300 m) im Bereich PA 57, AS B 12/ B 388 und Autobahnkreuz als Querungshilfe für Kleintiere können aus den genannten Gründen vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwände hat der Vorhabenträger die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 geändert bzw. ergänzt (Tekturplanung vom 10.3.2016). Durch Verzicht auf die Seitenentnahme bei Prenzing (SE 1) und Ersatz durch die neue Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie durch Verzicht auf die ursprünglich geplante Ausgleichsfläche A11 im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz kann die Inanspruchnahme von etwa 66 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden werden.

Der Landverbrauch kann nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weiter verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die geplante Ausgleichsfläche A1/CEF im Südteil des ehemaligen Standortübungsplatzes (Gemarkung Safferstetten) ist im Eigentum des Vorhabenträgers. Mit der 21 ha großen Fläche, die unmittelbar an Ausgleichsflächen für den Abschnitt Malching - Kirchham angrenzt, soll ein Großteil des Ausgleichsflächenbedarfs für den Abschnitt Kirchham - Pocking (A 3) gedeckt werden. Würde man, wie gefordert, stattdessen die Ausgleichsmaßnahmen entlang der gesamten Autobahntrasse auf viele unwirtschaftliche Restflächen verteilen, müssten insgesamt erheblich mehr Flächen in Anspruch genommen werden, weil trassennahe Flächen u. a. wegen der Abnahme der Habitataignung insbesondere für den Kiebitz nur bedingt geeignet und deshalb auch nur teilweise anrechenbar wären.

Nach den festgestellten Planunterlagen (1. Tektur vom 10.3.2016) sind jagdliche Regelungen nur für die Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking vorgesehen (Unterlage 12.1T, Anhang Kap. 4.2, Maßnahmenformblatt A13/CEF). Danach soll zur Erreichung der naturschutzfachlichen Entwicklungsziele sowie zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch jagdliche Handlungen im Bereich der Kiebitz-Ausgleichsfläche über Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger als Grundeigentümer und dem Jagdpächter/den Jagdberechtigten sichergestellt werden, dass keine Fütterungsstellen angelegt und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers errichtet werden.

Jagdliche Einschränkungen erfolgen in dem Zeitraum März bis Juli. In dieser Zeit ist auf der Maßnahmenfläche A13/CEF (in Rücksprache mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde) nur die gezielte Prädatorenbekämpfung im Hinblick auf Wiesenbrüter zulässig. Beutegreifer sind damit auf der Maßnahmenfläche nicht von der Jagd ausgenommen.

Die jagdlichen Regelungen sind zur Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme erforderlich. Sie beschränken sich auf das notwendige Maß, um die Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme zu sichern, und sind nicht unverhältnismäßig belastend. Auch im Hinblick auf Wildschadens- und Tierseuchenbelange sind die Regelungen sachgerecht.

Es wird nicht verkannt, dass der Bau der A 94 zu erheblichen Beeinträchtigungen der Jagd führen kann. Die für die Baumaßnahme sprechenden Gründe sind jedoch von so erheblichem Gewicht, dass sie sich gegenüber den jagdlichen Belangen durchsetzen.

Über Fragen der Entschädigung für Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechts einer Jagdgenossenschaft infolge der Durchschneidung eines Jagdbezirks durch einen Straßenbau ist nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden (BGH Urteil v. 15.02.1996 – III ZR 143/94). Für die Betroffenen entstehen dadurch keine Nachteile, denn auch im Entschädigungsverfahren bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten.

3.5.2.9 **Einwender Nr. 801** (Grunderwerbsplan Blatt 1aT, lfd. Nr. 16 und Blatt 1bT für vorläufige Verkehrsanbindung B 12, lfd. Nr. 5 und 10)  
vertreten durch **Rechtsanwältin Dr. Brantl**, Regensburg  
(Schreiben vom 8.6.2016)

Für den Neubau der A 94 mit Überführung der Kreisstraße PA 65 wird aus dem Hofgrundstück Flnr. 839, Gemarkung Kirchham, eine Fläche von 4.117 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 5.431 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Baudurchführung als Arbeitsstreifen sowie die Umlegung des Kreisstraßenverkehrs während der Bauzeit in Anspruch genommen. 949 m<sup>2</sup> sollen nach den Planunterlagen zur dinglichen Sicherung der Telekommunikationslinie BWVNr. 4.1.2 mit einer Grunddienstbarkeit belastet werden. Sofern die Fertigstellung des seit 2016 in Bau befindlichen Folgeabschnittes der A 94 in Richtung Kirchham nicht gleichzeitig mit dem Planvorhaben oder schon früher erfolgt, ist übergangsweise eine Anbindung der Autobahn an die bestehende B 12 notwendig. Für diese Anbindung ergibt sich bei Flnr. 839 zeitlich beschränkt eine etwas größere Flächeninanspruchnahme von insgesamt 6.563 m<sup>2</sup> sowie beim Grundstück Flnr. 831, Gemarkung Kirchham, eine

zeitlich beschränkte Inanspruchnahme von 146 m<sup>2</sup>. Diese Mehrbedarfsflächen wird der Vorhabenträger nach durchgehender Fertigstellung der Autobahn zurück-übereignen.

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 und die Umlegung des Kreisstraßenverkehrs während der Bauzeit sind für die Baudurchführung notwendig. Andere Trassenführungen der A 94 scheiden aus den bereits unter 3.4.2 genannten Gründen aus.

Ergänzt wurde der Einwand in der Erörterung dahingehend, dass die dingliche Sicherung der zu verlegenden Telekommunikationsleitung abgelehnt werde. Die Leitung befindet sich derzeit auf dem privaten Grund ohne dingliche Sicherung. Der Verlegung der Leitung, die im Zuge der Straßenbaumaßnahme notwendig wird, wird von der Grundstückseigentümerin zugestimmt, nicht jedoch der dinglichen Sicherung.

Die dingliche Sicherung, die durch den Beschluss ermöglicht wird, beschränkt sich auf den Zugriff auf das Grundstück zur notwendigen Verlegung der Telekommunikationsleitung. Die Frage der dauerhaften dinglichen Sicherung der bislang nur schuldrechtlich gesicherten Telekommunikationsleitung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen dem Vorhabenträger, dem Spartenträger und der Grundstückseigentümerin zu klären.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Zufahrt BWVNr. 1.1.52 zur Kreisstraße PA 65 soweit nach Süden zu verschieben, dass die Zufahrt zur Kreisstraße von beiden Grundstücken Flnr. 452, Gemarkung Pocking, und Flnr. 839, Gemarkung Kirchham, aus möglich ist (A 6.1.26).

Weil die Gradienten der Kreisstraßenüberführung auf erhebliche Länge des Grundstückes Flnr. 839 nicht verändert wird bzw. bei Bau-km 0+400 nur etwa 0,5 m über Gelände liegt und der Kreisstraßenverkehr laut dem Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak vorhabenbedingt abnehmen wird, ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde eine Zwischenlagerung sowie Verladung der Zuckerrüben unmittelbar entlang der Kreisstraße auch künftig ausreichend möglich.

Die während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen sind vom 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). Auch auf die Nebenbestimmungen zum Bodenschutz (A 3.5) wird hierzu hingewiesen.

Für die Anwesen der Einwenderin ergeben sich nach den Verkehrslärberechnungen durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 maximale Beurteilungspegel von 52 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht. Diese Beurteilungspegel stimmen mit den Ergebnissen der Berechnung vom 31.5.2012 überein.

Die Anwesen liegen im Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte 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 bzw. solange am Planfeststellungsende des Abschnittes Malching - Kirchham 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 keinen höheren Beurteilungspegeln im Ortsteil Osterholzen. Falls bzw. solange dagegen am Planfeststellungsbeginn des Abschnittes Kirchham - Pocking (A 3) eine vorübergehende Überleitung von der A 94 aus Richtung Pocking auf die bestehende B 12 errichtet werden muss, rückt zwar die Überleitungsstrecke geringfügig an Osterholzen heran. Wegen des geplanten Kreisverkehrsplatzes sind aber in diesem Bereich nur geringe Fahrgeschwindigkeiten möglich, so dass auch diese zeitlich beschränkte Übergangslösung im Vergleich zur durchgehenden A 94 zu keinen höheren Beurteilungspegel führen würde.

Auch die Befürchtung, dass der Verkehr auf der Kreisstraße PA 65 immens zunehmen werde, ist unbegründet. Nach Fertigstellung der A 94, wird laut dem Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak das Verkehrsaufkommen auf der Kreisstraße im Prognosejahr 2030 bei 1.600 Fahrzeuge/Tag liegen und damit im Vergleich zur derzeitigen Belastung um 700 Kfz/Tag abnehmen.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der Richtigkeit der Lärmberechnungen. Eine zusätzliche gutachtliche Überprüfung wird nicht für erforderlich gehalten.

Die Befürchtung, dass durch den Neubau der A 94 und den Folgemaßnahmen eine erhebliche Wertminderung eintreten wird, wird deshalb so nicht geteilt. Da das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird, kann eine Entschädigungsleistung nicht angeordnet werden.

#### 3.5.2.10

##### **Einwender Nr. 901**

vertreten durch **Rechtsanwältin Margarete Kitzlinger**, Vilshofen

(Schreiben vom 8.6.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, hat der Vorhabenträger nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße geplant, über die der zwischen-gemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickelt werden kann. Diese Straße wird entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße gewidmet. Sie beginnt am Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/ B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bereits bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90, Aufstufung zur Kreisstraße) in die Kreisstraße PA 7 bzw. die B 512.

Laut dem Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak ist auf der künftigen Kreisstraße eine Verkehrsbelastung von etwa 700 Fahrzeugen/Tag zu erwarten. Die Straßen-verbinding wird durch den geplanten Ausbau in Richtung B 12alt bei Königswiese zwar attraktiver und sie muss auch im Bereich des Gewerbegebietes Hartham den Verkehr aufnehmen, der nicht auf der Autobahn A 94 fahren darf (Kraftfahrzeuge deren Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit bei max. 60 km/h liegt). Von

unzumutbaren Nachteilen bzw. schwerwiegenden Eingriffen in die vorhandenen Betriebsstrukturen ist nicht auszugehen.

Über Rückerstattungsansprüche von an die Gemeinde gezahlten Erschließungsbeiträgen wird nicht in der Planfeststellung entschieden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen die Sach- und Rechtslage zu dem Zeitpunkt maßgeblich ist, an dem die Beitragspflicht entstanden ist. Ändert sich später der Straßenstatus, lässt das nicht mehr die Grundlage für die bereits entstandene Beitragspflicht entfallen. Auch ein nachträglicher (Teil-)erlass ist nicht begründet, da die Aufstufung die zuvor eröffnete beitragsrelevante Nutzbarkeit des - gewerblich nutzbaren und damit von einer guten Verkehrsanbindung grundsätzlich profitierenden - Anliegergrundstücks fortbestehen lässt.

Erschließungsbeiträge fallen für die erstmalige Herstellung einer Erschließungsstraße an. Diese Leistung ist auch erbracht worden. Die Gemeinde Neuhaus a. Inn hat eine funktionsgerechte Straße zur Verfügung gestellt. Insoweit ist die Gemeinde Neuhaus a. Inn ihrer Erschließungspflicht nachgekommen. Die Erschließungsfunktion der Straße für den Gewerbebetrieb bleibt auch nach wie vor erhalten.

Zuständiger Straßenbaulastträger und damit allein für den künftigen Unterhalt der Straße zuständig ist für die Kreisstraße der Landkreis Passau.

#### **3.5.2.11 Sammeleinwand Ausgleichsfläche A11**

(Schreiben vom 24.9.2012 mit Unterschriftenliste)

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert bzw. ergänzt. Durch den Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz Kirchham/Pocking werden landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Privateigentum nicht mehr für die Schaffung von Kiebitzlebensraum in Anspruch genommen.

Die geplante Ausgleichsmaßnahme A13/CEF ist für die Schaffung von optimiertem Lebensraum für den Kiebitz und weitere Vogelarten der Agrarlandschaft (u. a. Feldlerche und Wachtel) notwendig. Mit den auf der Fläche vorgesehenen sog. „vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen“ A13/CEF sollen die durch Bau und Betrieb der A 94 bedingten unvermeidbaren umfangreichen Beeinträchtigungen von Brutpaaren des Kiebitz ausgeglichen und damit artenschutzrechtliche Verbotsstatbestände des Schädigungsverbotes gemäß § 44 BNatSchG vermieden werden (siehe Maßnahmenblatt A13/CEF, Anhang 4 LBP, Seite 51).

#### **3.5.2.12 Sammeleinwand Angering Nord**

(Schreiben vom 28.9.2012)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig. Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden

großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Die Trasse wurde so gewählt, dass sowohl die nördlich (Haid) als auch die südlich (Angering) liegende Bebauung berücksichtigt wird. Eine im Bereich Angering weiter nördlich liegende Trasse würde unvertretbar nahe an die dortige Bebauung in Haid heranrücken.

Auch der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländeneiveau. Eine noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Für die nächstgelegenen etwa 480 m südlich der Autobahn liegenden Anwesen in Angering ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 51 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht für den etwa gleich weit von der A 94 entfernt liegenden Immissionspunkt 10 zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 deutlich unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden nicht überschritten.

Von der Planfeststellungsbehörde wurden auch die Auswirkungen der Anbindung der PA 58 an die A 94 im Verlauf der PA 58 betrachtet.

Eingewandt wurde eine mögliche Lärmzunahme durch den künftigen Verkehr auf der PA 58, die an die A 94 angebunden wird. Durch die Anbindung der Kreisstraße an die A 94 wird bis zum Kreisverkehrsplatz in Angering für die PA 58 eine Steigerung von 8.300 auf 13.000 Fahrzeugen täglich prognostiziert. Südlich des Kreisverkehrs in Angering wird eine Steigerung von 8.600 auf 12.700 Fahrzeugen täglich prognostiziert. Die Steigerung des Verkehrs würde zu einer Lärmzunahme von bis zu 2 dB(A) führen. Da die Lärmbelastung im Bereich des Weilers Angering/Haid bereits im Bestand hoch liegt (Tag bis zu 68 dB(A), Nacht bis zu 59 dB(A)) und durch die autobahnbedingte Verkehrszunahme noch weiter erhöht würde, hat die Autobahndirektion zugesagt, die Anpassungsstrecke der Kreisstraße PA 58 in Richtung Bad Füssing bis über Angering/Haid hinaus um etwa 300 m zu verlängern und für die neue Straßenoberfläche der Kreisstraße einen lärmindernden Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{\text{Stro}}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht. Die Zusage der Autobahndirektion wird zum Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses (A 3.6.1).

Im Bereich der Ortschaft Angering liegen die Lärmpegel im bestehenden Zustand erheblich niedriger (um bis zu 6 dB(A)) als im Bereich des Weilers Angering/Haid. Zwar wird es auch hier infolge der Anbindung der PA 58 an die A 94 zu einer durch die Verkehrssteigerung bedingten Lärmzunahme kommen. Aber auch mit Einbeziehung der Verkehrssteigerung auf der PA 58 werden in Angering die Grenzwerte für Dorf-/Mischgebiet (64 dB(A) Tag, 54 dB(A) Nacht) nicht oder



höchstens geringfügig überschritten. Anders als im Bereich Angering/Haid, liegt im Ort Angering selbst keine vergleichbar hohe Lärmbelastung vor. Eine Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen im weiteren Verlauf der PA 58 über den Bereich des Weilers Angering/Haid hinaus ist daher nicht geboten.

Wie am Erörterungstermin zugesagt, wird die Autobahndirektion Südbayern im Zuge der Bauausführung die im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen der A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) um bis zu 1,5 m anheben, so dass die Abschirmung der Autobahn in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

### 3.5.2.13 **Sammeleinwand Oberindling, Hartkirchen, Königswiese**

(Schreiben vom 26.9.2012)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2).

Im Bereich Niederindling/Oberindling hat der Vorhabenträger die Planfeststellungstrasse entsprechend der Maßgabe 5.8 der landesplanerischen Beurteilung etwa mittig zwischen Ober- und Niederindling platziert. Die Wahllinie der Raumordnung rückt unverhältnismäßig nahe an Niederindling und Prenzing heran und hätte für die dortige Bebauung erhebliche Immissionsbelastungen zur Folge. Auch der Höhenverlauf der A 94 ist ausgewogen und möglichst rücksichtsvoll gewählt. Eine tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht möglich. Im Bereich Oberindling steigt die Gradiente der Autobahn langsam an. In der Weiterführung östlich von Pocking muss nämlich die A 94 über die Kreisstraße PA 57, über den Ausbach und den öFW Geisbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 sowie die GVS Gewerbepark Königswiese - B 12 und die GVS Mittich - Hartham überführt werden.

Im Bereich zwischen Bau-km 34+000 und 35+000 der A 94 ergeben sich für die nächstgelegenen Anwesen in Oberindling maximale Beurteilungspegel von 51 dB(A) am Tage und 48 dB(A) in der Nacht (Immissionspunkt 46) bzw. in Königswiese von max. 55 dB(A) am Tage und 53 dB(A) in der Nacht (Immissionspunkt 56).

Es handelt sich um den Gebietstyp Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil die Grenzwerte nicht überschritten werden, können die geforderten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht angeordnet werden. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

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

durch den Vorhabenträger kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden (3.4.4.1).

Die Anschlussstelle B 12/B 388 wurde vom Vorhabenträger im Vergleich zur Raumordnung weiter nach Osten in Richtung Autobahnkreuz A 3/A 94 verschoben. Damit ist eine kürzere Anbindung des Gewerbeparks Königswiese an die Autobahnen A 3/A 94 möglich und die mit der in der Raumordnung vorgesehenen Lösung verbundenen negativen Auswirkungen auf den Ortsteil Königswiese sowie den ökologisch wertvollen Bereich um den Ausbach können vermieden bzw. deutlich reduziert werden. Die Anbindung der B 388 an die Autobahn erfolgt über die Anschlussstelle B12/B 388. Eine Anbindung an die Autobahn über die Kreisstraße PA 57 ist nach den Planunterlagen nicht vorgesehen.

Geprüft wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens auch eine Verknüpfung von A 3 und A 94 über ein Autobahndreieck, das etwa 500 m südlich der bestehenden Anschlussstelle Pocking (Variante Anschluss A 3 Süd) liegen würde. Das Autobahndreieck läge nur etwa 150 m von Afham entfernt und würde die dortige Wohnbebauung unverhältnismäßig stark beeinträchtigen. Ferner würde die Trasse der A 94 den Kernbereich der „Königswiese“ durchschneiden. Innerhalb des intensiv landwirtschaftlich genutzten Raumes stellt die Königswiese den biotopreichsten Lebensraum im Verlauf des gesamten Streckenabschnitts dar. Die Variante entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung (A I. 2 der Landesplanerischen Beurteilung) und wurde vom Vorhabenträger aus den genannten Gründen nicht weiterverfolgt.

Bei der geforderten Geh- und Radwegverbindung von Königswiese nach Pocking entlang der B 12 handelt es sich nicht um eine notwendige Folgemaßnahme des Autobahnbaus. Eine solche Geh- und Radwegverbindung kann daher im Planfeststellungsverfahren nicht angeordnet werden.

Die bestehende Bundesstraße 12 (künftig Staatsstraße) wird mit dem Bau der A 94 in diesem Bereich stark vom Kfz-Verkehr entlastet. In geringem Abstand zur B 12 sind ferner schwach belastete Gemeindeverbindungsstraßen bzw. öffentliche Feld- und Waldwege vorhanden, die auch von Radfahrern genutzt werden können.

### 3.5.2.14 **Sammeleinwand Niederindling**

(Schreiben vom 3.10.2012)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2).

Im Bereich Niederindling/Oberindling hat der Vorhabenträger die Planfeststellungstrasse entsprechend der Maßgabe 5.8 der landesplanerischen Beurteilung etwa mittig zwischen Ober- und Niederindling platziert. Die Wahllinie der Raumordnung rückt unverhältnismäßig nahe an Niederindling und Prenzing heran und hätte für die dortige Bebauung erhebliche Immissionsbelastungen zur Folge. Auch der Höhenverlauf der A 94 ist ausgewogen und möglichst rücksichtsvoll gewählt. Eine tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen nicht möglich. Im Bereich Niederindling/Oberindling steigt die Gradienten der

Autobahn langsam an. In der Weiterführung östlich von Pocking muss nämlich die A 94 über die Kreisstraße PA 57, über den Ausbach und den öFW Geislbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 sowie die GVS Gewerbepark Königswiese - B 12 und die GVS Mittich - Hartham überführt werden.

Für die zur A 94 nächstgelegenen Anwesen in Niederindling (Immissionspunkte 50 und 51) ergeben sich für das Prognosejahr 2030 maximale Beurteilungspegel von 50 dB(A) am Tage und 47 dB(A) in der Nacht. Es handelt sich um den Gebietstyp Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil die Grenzwerte deutlich unterschritten werden und sogar die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) eingehalten werden, kann die geforderte Schüttung einer Seitenablagerung mit Lärmschutzwirkung nicht angeordnet werden.

Auf die Ausführungen unter 3.4.4.1 zum Verkehrslärmschutz darf ergänzend verwiesen werden. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Auch wenn nicht verkannt wird, dass der Straßenverkehrslärm als belastend empfunden wird, liegen dennoch nicht solche Lärmbetroffenheiten vor, die es rechtfertigen, dass von Seiten der Planfeststellungsbehörde Lärmschutzmaßnahmen verpflichtend angeordnet werden. Über (freiwillige) Lärminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden (3.4.4.1).

Die Autobahndirektion hat zugesagt, im Bereich Niederindling die zur Verfügung stehende östliche Böschung der A 94 soweit möglich dicht mit Gehölzen zu bepflanzen (A 3.9.9). Ein Zugriff auf private Grundstücksflächen wäre jedoch nur mit Einverständnis der Grundeigentümer möglich.

Die Anschlussstelle B 12/B 388 wurde vom Vorhabenträger im Vergleich zur Raumordnung weiter nach Osten in Richtung Autobahnkreuz A 3/A 94 verschoben. Damit ist eine kürzere Anbindung des Gewerbeparks Königswiese an die Autobahnen A 3/A 94 möglich und die mit der in der Raumordnung vorgesehenen Lösung verbundenen negativen Auswirkungen auf den Ortsteil Königswiese sowie den ökologisch wertvollen Bereich um den Ausbach können vermieden bzw. deutlich reduziert werden. Die Anbindung der B 388 an die Autobahn erfolgt über die Anschlussstelle B12/B 388. Eine Anbindung an die Autobahn über die Kreisstraße PA 57 ist nach den Planunterlagen nicht vorgesehen.

### 3.5.2.15 **Sammeleinwand Afham**

(Schreiben vom 23.9.2012)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2).

Das Planvorhaben wird zu keinen unzumutbaren Lärm- oder Luftschadstoffbelastungen in Afham führen. Im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 ergeben sich im Prognosejahr 2030 für die mit ca. 650 m nächstgelegenen

Anwesen in Afham maximale Beurteilungspegel von 47 dB(A) am Tage und von 43 dB(A) in der Nacht (Immissionspunkt 64).

Es handelt sich um den Gebietstyp Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil die Grenzwerte deutlich unterschritten werden, können die geforderten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht angeordnet werden. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen wurden die Lärmwirkungen auf die Nachbarschaft auch in Summe betrachtet. Es kommt zwar zu einer Lärmzunahme. Die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden allerdings nur in zwei Fällen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und 63) nachts überschritten. Bei den übrigen nächstgelegenen Wohnanwesen (IP 64, 65 und 68), die zusätzlich betrachtet worden sind, kommt es zwar in Summe zu einer Lärmzunahme, aber die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Dies gilt auch für die weiteren Anwesen im Bereich Afham, Mittich und Hartham. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ist daher nicht gegeben. Auch bei Betrachtung der Lärmwirkungen im Einwirkungsbereich der Autobahnkreuzung in Summe werden die Lärmvorsorgewerte eingehalten.

Auch wenn nicht verkannt wird, dass der Straßenverkehrslärm als belastend empfunden wird, liegen dennoch nicht solche Lärmbetroffenheiten vor, die es rechtfertigen, dass von Seiten der Planfeststellungsbehörde Lärmschutzmaßnahmen verpflichtend angeordnet werden. Über (freiwillige) Lärminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden (3.4.4.1).

Die vom Vorhabenträger vorgenommene Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen durch Luftschadstoffe wurde durch das Landesamt für Umwelt (LfU) überprüft und bestätigt. Auf der Grundlage der durchgeführten Abschätzung kann für die Anwesen im Einwirkungsbereich der Maßnahme zuverlässig davon ausgegangen werden, dass die maßgeblichen lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten werden.

Hinsichtlich des Einwandes der befürchteten Wertminderung wird auf die Ausführungen unter 3.5.1.2.5 verwiesen.

### 3.5.2.16 **Sammeleinwand Mittich-Mitte**

(Schreiben vom 26.9.2012 mit Unterschriftenliste)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2).

Das Planvorhaben wird zu keinen unzumutbaren Lärm- oder Luftschadstoffbelastungen in der Ortschaft Mittich führen. Im Prognosejahr 2030 ergeben sich für die mit ca. 900 m nächstgelegenen Anwesen zum Autobahnkreuz A 3/A 94 bzw. 150 m zur bestehenden Bundesstraße 512 maximale Beurteilungspegel von

43 dB(A) am Tage und von 38 dB(A) in der Nacht (Immissionspunkt 70). Es handelt sich teilweise um den Gebietstyp Dorf-/Mischgebiet, teilweise um allgemeines Wohngebiet. Es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht bzw. für den Bereich des allgemeinen Wohngebiet von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht. Weil in Mittich die Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete überall deutlich unterschritten werden, können die geforderten aktiven Lärmschutzmaßnahmen vom Vorhabenträger nicht verlangt werden. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen wurden die Lärmwirkungen auf die Nachbarschaft auch in Summe betrachtet. Es kommt zwar zu einer Lärmzunahme. Die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden allerdings nur in zwei Fällen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und 63) nachts überschritten. Bei den übrigen nächstgelegenen Wohnanwesen (IP 64, 65 und 68), die zusätzlich betrachtet worden sind, kommt es zwar in Summe zu einer Lärmzunahme, aber die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Dies gilt auch für die weiteren Anwesen im Bereich Afham, Mittich und Hartham. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ist daher nicht gegeben. Auch bei Betrachtung der Lärmwirkungen im Einwirkungsbereich der Autobahnkreuzung in Summe werden die Lärmvorsorgewerte eingehalten.

Auch wenn nicht verkannt wird, dass der Straßenverkehrslärm als belastend empfunden wird, liegen dennoch nicht solche Lärmbetroffenheiten vor, die es rechtfertigen, dass von Seiten der Planfeststellungsbehörde Lärmschutzmaßnahmen verpflichtend angeordnet werden. Über (freiwillige) Lärminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden (3.4.4.1).

Die vom Vorhabenträger vorgenommene Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen durch Luftschadstoffe wurde durch das Landesamt für Umwelt (LfU) überprüft und bestätigt. Auf der Grundlage der durchgeführten Abschätzung kann für die Anwesen im Einwirkungsbereich der Maßnahme zuverlässig davon ausgegangen werden, dass die maßgeblichen lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten werden.

Hinsichtlich des Einwandes der befürchteten Wertminderung wird auf die Ausführungen unter 3.5.1.2.5 verwiesen.

### 3.5.2.17 **Sammeleinwand Wollham, Pram, Haid**

(Schreiben vom 17.9.2012 mit 5 Seiten Unterschriftenlisten)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere

Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden.

Im Bereich zwischen der AS PA 58 und Oberindling/Niederindling nimmt die Plantrasse insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing, Edt, Spitzöd, Wolfing, Prenzing, Pimshof, Schlupfing sowie Oberindling/Niederindling bestmöglich Rücksicht und entspricht ab Bau-km 30+000 bis Prenzing weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Nach den Planunterlagen sind von Bau-km 30+010 bis Bau-km 33+800 auf der Nordseite der A 94 und von Bau-km 30+085 bis Bau-km 33+310 auf der Südseite der A 94 3 m bzw. 3,25 m hohe (über Gelände) Seitenablagerungen von überschüssigem Oberboden vorgesehen (siehe Planunterlage 11.2, 2T). Mit diesen Erdwällen wird sichergestellt, dass dort im Prognosejahr 2030 bei allen Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind. Bei der schalltechnischen Berechnung wurden die Höhen der Erdwälle jeweils um 50 cm niedriger angesetzt, um auch bei möglicherweise auftretenden Setzungen auf der sicheren Seite zu sein. Die geforderten zusätzlichen Maßnahmen (Flüsterasphalt, alle Seitenablagerungen mind. 3,25 m hoch, Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 94) können deshalb nicht vom Vorhabenträger verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Auch wenn nicht verkannt wird, dass der Straßenverkehrslärm als belastend empfunden wird, liegen dennoch nicht solche Lärmbetroffenheiten vor, die es rechtfertigen, dass von Seiten der Planfeststellungsbehörde Lärmschutzmaßnahmen verpflichtend angeordnet werden. Über (freiwillige) Lärminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden (3.4.4.1).

Aus den bereits genannten Gründen, kann die Gradiente der A 94 nicht mehr tiefer gelegt werden. Damit kann auch das Überführungsbauwerk der St 2117 nicht niedriger ausgeführt werden.

Der Verkehr auf der Staatsstraße 2117, die bei Pram nicht an die A 94 angebunden sondern über die Autobahn überführt wird, wird nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Kurzak nach dem Bau der A 94 und bei Berücksichtigung der geplanten Verlegung der St 2117 (Westumfahrung Pocking) im Prognosejahr 2030 auf 2.100 Kfz/Tag zurückgehen. Ohne A 94 wären mit 4.100 Kfz/Tag erheblich mehr Fahrzeuge zu erwarten. Weil die Lärmsituation im Zuge der Staatsstraße vorhabenbedingt verbessert wird, können die geforderten Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand entlang der St 2117 im Bereich der Überführung, Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h) nicht verlangt werden.

Soweit im Zuge der Bauarbeiten über die in den festgestellten Plänen vorgesehenen Seitenablagerungen hinaus weiterer überschüssiger Oberbodenabtrag anfällt, wird die Autobahndirektion Südbayern diese Überschussmassen bevorzugt in Bereichen mit angrenzender Wohnbebauung entlang der Autobahntrasse als Seitenablagerung mit Lärm- und Sichtschutzwirkung wieder einbauen. Die Umsetzung der Maßnahmen setzt voraus, dass ein freihändiger Erwerb der benötigten Grundstücksflächen zu angemessenen Bedingungen möglich ist und die rechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der Wälle geschaffen werden können (A 3.9.1).

Wie gefordert, werden die geplanten Seitenablagerungen mit Lärmschutzfunktion bepflanzt (siehe Maßnahme G2, Unterlage 12.3T).

### 3.5.2.18 **Sammeleinwand Interessengemeinschaft Lärmschutz Bad Füssing**

(Schreiben vom 22.7.2016 mit 52 Seiten Unterschriftenlisten)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse vernünftig. Die Autobahntrasse führt im Bereich Pocking/Bad Füssing ausschließlich durch Gemeindegebiet der Stadt Pocking. Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist, scheidet eine weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus. Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Im weiteren Verlauf ab Bau-km 30+000 bis Prenzing folgt die Plantrasse weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung und nimmt dabei insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing bestmöglich Rücksicht.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der

Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Zwar sind Kurheime in § 2 der 16. BImSchV in der Schutzkategorie 1 im Besonderen genannt. Einem Kurort oder dem umliegenden Erholungsgebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmrichtlinie jedoch keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Es wird aber nicht verkannt, dass kennzeichnend für Kur- und Erholungsgebiete auch die „Suche nach Ruhe“ im Umfeld des Kurortes ist, und auch eventuelle Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes als Erholungsbereich in die Abwägung einzubeziehen sind. Am Ortsrand von Bad Füssing werden die Grenzwerte der höchsten Schutzkategorie der 16. BImSchV, d. h. für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime (57 dB(A) am Tag, 47 dB(A) in der Nacht) deutlich unterschritten. Auch wenn Lärmauswirkungen mit dem Vorhaben verbunden sind, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte.

Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände, Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Auch wenn nicht verkannt wird, dass der Straßenverkehrslärm als belastend empfunden wird, liegen dennoch nicht solche Lärmbetroffenheiten vor, die es rechtfertigen, dass von Seiten der Planfeststellungsbehörde Lärmschutzmaßnahmen verpflichtend angeordnet werden. Über (freiwillige) Lärminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden (3.4.4.1).

Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die nach den festgestellten Planunterlagen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWWNr. 6.2.3) mit Überschussmassen so zu modellieren, dass auch die Abschirmung in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

Eine landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Autobahn und der Anschlussstellen wird der Vorhabenträger vornehmen (siehe Maßnahme G1, Unterlage 12.3T).

Auf die Ausführungen unter 3.5.2.40 darf zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen werden.

**3.5.2.19 Jagdschutz- und Jägerverband Griesbach/Rottal u. Umgebung e. V. (Einwender Nr. 8000)**

(Schreiben vom 13.9.2012 und 29.4.2016)

Die Errichtung von Wildschutzzäunen kann dem Straßenbaulastträger nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat aber im Anhörungsverfahren angekündigt, dass sie entlang der A 94 sowie in den



Anschlussstellenbereichen und im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 Wildschutzzäune errichtet wird, wenn die gemäß den Wildschutzzäunrichtlinien erforderliche Mindestwilddichte vorhanden ist.

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 denen auch in den Abschnitten Malching - Kirchham und Kirchham - Pocking 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 Planfeststellungsabschnittes zwischen Malching und Kirchham liegen weniger günstige Bedingungen vor. Insbesondere ist ein solcher übergeordneter Verbund in Nord-Südrichtung zwischen Inntalleite und Innauen dort nicht vorhanden. In diesem 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.

Auch im 12,5 km langen Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) ist ein übergeordneter Verbund in Nord-Südrichtung nicht vorhanden. Insbesondere die Stadt Pocking mit einer West-Ostausdehnung der Wohn- und Gewerbeflächen von über 3,5 km, die teilweise hoch belasteten Straßen sowie der eingezäunte 30 ha große Solarpark im Bereich des früheren Standortübungsplatzes stellen erhebliche Barrieren in Bezug auf Tierwanderstrecken dar. Die Bereiche der geplanten Westumfahrung Pocking mit der Anschlussstelle PA 58 an die Autobahn, sowie der

Anschlussstelle B 12/B 388 und des Autobahnkreuzes A 3/A 94 können als Grünbrückenstandorte ausgeschlossen werden.

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) sind nach den Planunterlagen im Zuge der A 94 mehrere Überführungs- sowie Unterführungsbauwerke vorgesehen. Insbesondere die 50 m breite Unterführung des Ausbaches bei Bau-km 35+077 trägt erheblich zur Minimierung der Trennwirkung und zur Sicherstellung der ökologischen Austauschbeziehungen in diesem Bereich bei. Auch das Überführungsbauwerk K 28/1 im Zuge eines öFW bei Bau-km 28+556, das beidseitig 4 m breite Pflanzstreifen als Fledermaus-Querungshilfe erhält, ist bedingt auch für Rehe als Querungshilfe geeignet.

Wegen den Störwirkungen (Autobahnanschlussstelle PA 58, benachbarte PWC-Anlage) ist es nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht sinnvoll, die Geh- und Radwegunterführung (K27/1) am Westrand des ehemaligen Standortübungsplatzes für Rehwild besonders als Querungshilfe zu gestalten. Die dafür notwendigen sehr hohen Aufwendungen sind nicht vertretbar. Auch die geforderten Durchlässe (alle 200 - 300 m) im Bereich PA 57, AS B 12/ B 388 und Autobahnkreuz als Querungshilfe für Kleintiere können aus den genannten Gründen vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Zur hilfsweisen Forderung, die Überführungen um mind. 1 m auf beiden Seiten zu verbreitern (befahrbar Seitenbegrünung, Rasengittersteine), ist anzumerken, dass der Vorhabenträger aus verkehrlichen Gründen beabsichtigt, bei den Überführungen der Gemeindeverbindungsstraßen die nutzbare Breite der Rampen durch Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken zu vergrößern (Zusage A 3.9.3).

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwände hat der Vorhabenträger die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 geändert bzw. ergänzt (Tekturplanung vom 10.3.2016). Durch Verzicht auf die Seitenentnahme bei Prenzing (SE 1) und Ersatz durch die neue Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie durch Verzicht auf die ursprünglich geplante Ausgleichsfläche A11 im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz kann die Inanspruchnahme von etwa 66 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden werden.

Der Landverbrauch kann nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weiter verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die geplante Ausgleichsfläche A1/CEF im Südteil des ehemaligen Standortübungsplatzes (Gemarkung Safferstetten) ist im Eigentum des Vorhabenträgers. Mit der 21 ha großen Fläche, die unmittelbar an Ausgleichsflächen für den Abschnitt Malching - Kirchham angrenzt, soll ein Großteil des Ausgleichsflächenbedarfs für den Abschnitt Kirchham - Pocking (A 3) gedeckt werden. Würde man, wie gefordert, stattdessen die Ausgleichsmaßnahmen entlang der gesamten Autobahntrasse auf viele unwirtschaftliche Restflächen verteilen, müssten insgesamt erheblich mehr Flächen in Anspruch genommen werden, weil trassennahe Flächen u. a. wegen der Abnahme der Habitataignung insbesondere für den Kiebitz nur bedingt geeignet und deshalb auch nur teilweise anrechenbar wären.

Nach den festgestellten Planunterlagen (1. Tektur vom 10.3.2016) sind jagdliche Regelungen nur für die Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking vorgesehen (Unterlage 12.1T, Anhang Kap. 4.2, Maßnahmenformblatt A13/CEF). Danach soll zur Erreichung der naturschutzfachlichen Entwicklungsziele sowie zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch jagdliche Handlungen im Bereich der Kiebitz-Ausgleichsfläche über Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger als Grundeigentümer und dem Jagdpächter/den Jagdberechtigten sichergestellt werden, dass keine Fütterungsstellen angelegt und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers errichtet werden.

Jagdliche Einschränkungen erfolgen in dem Zeitraum März bis Juli. In dieser Zeit ist auf der Maßnahmenfläche A13/CEF (in Rücksprache mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde) nur die gezielte Prädatorenbekämpfung im Hinblick auf Wiesenbrüter zulässig. Beutegreifer sind damit auf der Maßnahmenfläche nicht von der Jagd ausgenommen.

Die jagdlichen Regelungen sind zur Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme erforderlich. Sie beschränken sich auf das notwendige Maß, um die Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme zu sichern, und sind nicht unverhältnismäßig belastend. Auch im Hinblick auf Wildschadens- und Tierseuchenbelange sind die Regelungen sachgerecht.

Es wird nicht verkannt, dass der Bau der A 94 zu erheblichen Beeinträchtigungen der Jagd führen kann. Die für die Baumaßnahme sprechenden Gründe sind jedoch von so erheblichem Gewicht, dass sie sich gegenüber den jagdlichen Belangen durchsetzen.

Über Fragen der Entschädigung für Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechts einer Jagdgenossenschaft infolge der Durchschneidung eines Jagdbezirks durch einen Straßenbau ist nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden (BGH Urteil v. 15.02.1996 – III ZR 143/94). Für die Betroffenen entstehen dadurch keine Nachteile, denn auch im Entschädigungsverfahren bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten.

### 3.5.2.20 **Jagdgenossenschaft Mittich** (Einwender Nr. 8001)

(Schreiben vom 6.9.2012 und 17.5.2016)

Die Errichtung von Wildschutzzäunen kann dem Straßenbaulastträger nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat aber im Anhörungsverfahren angekündigt, dass sie entlang der A 94 sowie in den Anschlussstellenbereichen und im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 Wildschutzzäune errichten wird, wenn die gemäß den Wildschutzzäunrichtlinien erforderliche Mindestwilddichte vorhanden ist.

Nach den festgestellten Planunterlagen (1. Tektur vom 10.3.2016) sind jagdliche Regelungen nur für die Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking vorgesehen (Unterlage 12.1T, Anhang Kap. 4.2, Maßnahmenformblatt A13/CEF). Danach soll zur Erreichung der naturschutzfachlichen Entwicklungsziele sowie zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch jagdliche Handlungen im Bereich der Kiebitz-Ausgleichsfläche über Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger als

Grundeigentümer und dem Jagdpächter/den Jagdberechtigten sichergestellt werden, dass keine Fütterungsstellen angelegt und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers errichtet werden. Das Jagdrevier Mittich ist davon nicht betroffen.

Jagdliche Einschränkungen erfolgen in dem Zeitraum März bis Juli. In dieser Zeit ist auf der Maßnahmenfläche A13/CEF (in Rücksprache mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde) nur die gezielte Prädatorenbekämpfung im Hinblick auf Wiesenbrüter zulässig. Beutegreifer sind damit auf der Maßnahmefläche nicht von der Jagd ausgenommen.

Die jagdlichen Regelungen sind zur Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme erforderlich. Sie beschränken sich auf das notwendige Maß, um die Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme zu sichern, und sind nicht unverhältnismäßig belastend. Auch im Hinblick auf Wildschadens- und Tierseuchenbelange sind die Regelungen sachgerecht.

Es wird nicht verkannt, dass der Bau der A 94 zu erheblichen Beeinträchtigungen der Jagd führen kann. Die für die Baumaßnahme sprechenden Gründe sind jedoch von so erheblichem Gewicht, dass sie sich gegenüber den jagdlichen Belangen durchsetzen.

Über Fragen der Entschädigung für Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechts einer Jagdgenossenschaft infolge der Durchschneidung eines Jagdbezirks durch einen Straßenbau ist nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden (BGH Urteil v. 15.02.1996 – III ZR 143/94). Für die Betroffenen entstehen dadurch keine Nachteile, denn auch im Entschädigungsverfahren bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten.

### 3.5.2.21 **Jagdgenossenschaft Hartkirchen** (Einwender Nr. 8003)

(Schreiben vom 12.9.2012 und 23.5.2016)

Aufgrund der im Anhörungsverfahren von verschiedener Seite vorgetragenen Einwände hat der Vorhabenträger die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 geändert bzw. ergänzt (Tekturplanung vom 10.3.2016). Durch Verzicht auf die Seitenentnahme bei Prenzing (SE 1) und Ersatz durch die neue Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie durch Verzicht auf die ursprünglich geplante Ausgleichsfläche A11 im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz kann die Inanspruchnahme von etwa 66 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden werden.

Der Landverbrauch kann nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weiter verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die geplante Ausgleichsfläche A1/CEF im Südteil des ehemaligen Standortübungsplatzes (Gemarkung Safferstetten) ist im Eigentum des Vorhabenträgers. Mit der 21 ha großen Fläche, die unmittelbar an Ausgleichsflächen für den Abschnitt Malching - Kirchham angrenzt, soll ein Großteil des Ausgleichsflächenbedarfs für den Abschnitt Kirchham - Pocking (A 3) gedeckt werden. Würde man, wie gefordert, stattdessen die Ausgleichsmaßnahmen entlang der gesamten Autobahntrasse auf viele unwirtschaftliche Restflächen verteilen, müssten insgesamt erheblich mehr

Flächen in Anspruch genommen werden, weil trassennahe Flächen u. a. wegen der Abnahme der Habitataignung insbesondere für den Kiebitz nur bedingt geeignet und deshalb auch nur teilweise anrechenbar wären.

Jagdliche Einschränkungen erfolgen in dem Zeitraum März bis Juli. In dieser Zeit ist auf der Maßnahmenfläche A13/CEF (in Rücksprache mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde) nur die gezielte Prädatorenbekämpfung im Hinblick auf Wiesenbrüter zulässig. Beutegreifer sind damit auf der Maßnahmefläche nicht von der Jagd ausgenommen.

Die jagdlichen Regelungen sind zur Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme erforderlich. Sie beschränken sich auf das notwendige Maß, um die Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme zu sichern, und sind nicht unverhältnismäßig belastend. Auch im Hinblick auf Wildschadens- und Tierseuchenbelange sind die Regelungen sachgerecht.

Die Errichtung von Wildschutzzäunen kann dem Straßenbaulastträger nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat aber im Anhörungsverfahren angekündigt, dass sie entlang der A 94 sowie in den Anschlussstellenbereichen und im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 Wildschutzzäune errichten wird, wenn die gemäß den Wildschutzzäunrichtlinien erforderliche Mindestwilddichte vorhanden ist.

### 3.5.2.22 **Jagdgenossenschaft Pocking** (Einwender Nr. 8004)

(Schreiben vom 12.9.2012 und 22.5.2016)

Die Errichtung von Wildschutzzäunen kann dem Straßenbaulastträger nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden. Die Autobahndirektion Südbayern hat aber im Anhörungsverfahren angekündigt, dass sie entlang der A 94 sowie in den Anschlussstellenbereichen und im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 Wildschutzzäune errichten wird, wenn die gemäß den Wildschutzzäunrichtlinien erforderliche Mindestwilddichte vorhanden ist.

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 denen auch in den Abschnitten Malching - Kirchham und Kirchham - Pocking 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 Planfeststellungsabschnittes zwischen Malching und Kirchham liegen weniger günstige Bedingungen vor. Insbesondere ist ein solcher übergeordneter Verbund in Nord-Südrichtung zwischen Inntalleite und Innauen dort nicht vorhanden. In diesem 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 Quermöglichkeit für Wildtiere in diesem Bereich stellt die 450 m lange Einhausungstrecke der A 94 bei Tutting dar.

Auch im 12,5 km langen Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) ist ein übergeordneter Verbund in Nord-Südrichtung nicht vorhanden. Insbesondere die Stadt Pocking mit einer West-Ostausdehnung der Wohn- und Gewerbeflächen von über 3,5 km, die teilweise hoch belasteten Straßen sowie der eingezäunte 30 ha große Solarpark im Bereich des früheren Standortübungsplatzes stellen erhebliche Barrieren in Bezug auf Tierwanderstrecken dar. Die Bereiche der geplanten Westumfahrung Pocking mit der Anschlussstelle PA 58 an die Autobahn, sowie der Anschlussstelle B 12/B 388 und des Autobahnkreuzes A 3/A 94 können als Grünbrückenstandorte ausgeschlossen werden.

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) sind nach den Planunterlagen im Zuge der A 94 mehrere Überführungs- sowie Unterführungsbauwerke vorgesehen. Insbesondere die 50 m breite Unterführung des Ausbaches bei Bau-km 35+077 trägt erheblich zur Minimierung der Trennwirkung und zur Sicherstellung der ökologischen Austauschbeziehungen in diesem Bereich bei. Auch das Überführungsbauwerk K 28/1 im Zuge eines öFW bei Bau-km 28+556, das beidseitig 4 m breite Pflanzstreifen als Fledermaus-Querungshilfe erhält, ist bedingt auch für Rehe als Querungshilfe geeignet.

Wegen der Störwirkungen (Autobahnanschlussstelle PA 58, benachbarte PWC-Anlage) ist es nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht sinnvoll, die Geh- und Radwegunterführung (K27/1) am Westrand des ehemaligen Standortübungsplatzes, wie gefordert, erheblich aufzuweiten bzw. besonders als Querungshilfe zu gestalten. Die dafür notwendigen sehr hohen Aufwendungen sind nicht vertretbar. Auch die geforderte Verbreiterung mehrerer Überführungsbauwerke auf 15 bzw. 25 m würde sehr hohe Kosten beim Bau und späteren Unterhalt verursachen und kann deshalb aus den oben genannten Gründen vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwände hat der Vorhabenträger die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 geändert bzw. ergänzt (Tekturplanung vom 10.3.2016). Durch Verzicht auf die Seitenentnahme bei

Prenzing (SE 1) und Ersatz durch die neue Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie durch Verzicht auf die ursprünglich geplante Ausgleichsfläche A11 im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz kann die Inanspruchnahme von etwa 66 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden werden.

Der Landverbrauch kann nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weiter verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die geplante Ausgleichsfläche A1/CEF im Südteil des ehemaligen Standortübungsplatzes (Gemarkung Safferstetten) ist im Eigentum des Vorhabenträgers. Mit der 21 ha großen Fläche, die unmittelbar an Ausgleichsflächen für den Abschnitt Malching - Kirchham angrenzt, soll ein Großteil des Ausgleichsflächenbedarfs für den Abschnitt Kirchham - Pocking (A 3) gedeckt werden. Würde man, wie gefordert, stattdessen die Ausgleichsmaßnahmen entlang der gesamten Autobahntrasse auf viele unwirtschaftliche Restflächen verteilen, müssten insgesamt erheblich mehr Flächen in Anspruch genommen werden, weil trassennahe Flächen u. a. wegen der Abnahme der Habitataignung insbesondere für den Kiebitz nur bedingt geeignet und deshalb auch nur teilweise anrechenbar wären.

Nach den festgestellten Planunterlagen (1. Tektur vom 10.3.2016) sind jagdliche Regelungen nur für die Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking vorgesehen (Unterlage 12.1T, Anhang Kap. 4.2, Maßnahmenformblatt A13/CEF). Danach soll zur Erreichung der naturschutzfachlichen Entwicklungsziele sowie zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch jagdliche Handlungen im Bereich der Kiebitz-Ausgleichsfläche über Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger als Grundeigentümer und dem Jagdpächter/den Jagdberechtigten sichergestellt werden, dass keine Fütterungsstellen angelegt und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers errichtet werden. Das Jagdrevier Mittich ist davon nicht betroffen.

Jagdliche Einschränkungen erfolgen in dem Zeitraum März bis Juli. In dieser Zeit ist auf der Maßnahmenfläche A13/CEF (in Rücksprache mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde) nur die gezielte Prädatorenbekämpfung im Hinblick auf Wiesenbrüter zulässig. Beutegreifer sind damit auf der Maßnahmenfläche nicht von der Jagd ausgenommen.

Die jagdlichen Regelungen sind zur Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme erforderlich. Sie beschränken sich auf das notwendige Maß, um die Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme zu sichern, und sind nicht unverhältnismäßig belastend. Auch im Hinblick auf Wildschadens- und Tierseuchenbelange sind die Regelungen sachgerecht.

Zur Forderung, den öFW bei Bau-km 28+556 näher an die Anschlussstellenauffahrt PA 58 heranzurücken um die Durchschneidung bzw. Abtrennung des Waldgrundstückes zu minimieren, ist anzumerken, dass bei der Tekturplanung vom 10.3.2016 mit Kreisverkehrsplatz und geänderter Lage des nördlichen Anschlussstellenastes eine solche Abtrennung nicht mehr erfolgt.

Es wird nicht verkannt, dass der Bau der A 94 zu erheblichen Beeinträchtigungen der Jagd führen kann (etwa durch Beschränkung der Schussrichtung, Abwanderung von Schalenwild, Zerschneidung der Wildwechsel). Die für die Baumaßnahme sprechenden Gründe sind jedoch von so erheblichem Gewicht, dass sie sich gegenüber den jagdlichen Belangen durchsetzen.

Über Fragen der Entschädigung für Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechts einer Jagdgenossenschaft infolge der Durchschneidung eines Jagdbezirks durch einen Straßenbau ist nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden (BGH Urteil v. 15.02.1996 – III ZR 143/94). Dies gilt auch für die geforderte Kostenübernahme für die Jagdkatasterfortschreibung. Für die Betroffenen entstehen dadurch keine Nachteile, denn auch im Entschädigungsverfahren bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten.

Soweit Beweissicherungsmaßnahmen für Jagdwertminderungen gefordert werden, wird ebenfalls auf das entschädigungsrechtliche Verfahren verwiesen, in dessen Rahmen die Jagdwertminderungen festzustellen und zu bemessen sind. Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur Ermittlung der Entschädigungshöhe sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

### 3.5.2.23 **Einwender Nr. 8007** (Grunderwerbsplan Blatt 1aT, lfd. Nr. 14 und 19)

(Schreiben vom 12.9.2012)

Mit dem Planvorhaben besteht grundsätzlich Einverständnis. Der Vorhabenträger hat die Bedarfsflächen im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes inzwischen vom Einwender erworben.

Aus den Grundstücken FlNr. 724 und 724/13, je Gemarkung Kirchham, werden insgesamt 1.251 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitstreifen in Anspruch genommen. Die Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern (3.4.2). Die Kreisstraße PA 65 muss angehoben und über die A 94 überführt werden. Während der Bauzeit ist eine vorübergehende Umleitung des Kreisstraßenverkehrs notwendig.

Die mit Schreiben von 2012 geforderte zusätzliche Querungsmöglichkeit der A 94 im Bereich des früheren Standortübungsplatzes dürfte durch die Tekturplanung vom 10.3.2016, nach der auf dem Gelände nördlich der A 94 großflächig Kies für den Autobahnbau abgebaut werden soll und geplant ist, die Fläche nach dem Kiesabbau als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zur Sicherung der lokalen Populationen von Kiebitz, Feldlerche, Wachtel, Wiesenschafstelze und Rebhuhn umzugestalten, überholt sein.

Die Abwasserentsorgung der PWC-Anlage Pfaffenhof ist über das öffentliche Kanalsystem der Stadt Pocking vorgesehen.

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.



3.5.2.24 **Einwender Nr. 8008** (Grunderwerbsplan Blatt 6T, lfd. Nr. 41, 44, 46 und 49)

(Schreiben vom 2.10.2012 und 27.5.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, hat der Vorhabenträger nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße geplant, über die der zwischen-gemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickelt werden kann sowie der Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz sichergestellt wird. Diese Straße wird entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße gewidmet. Sie beginnt am Kreisverkehrsplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bereits bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90, Aufstufung zur Kreisstraße) in die Kreisstraße PA 7 bzw. die B 512.

Vom Vorhaben betroffen sind die Grundstücke Flnr. 418, 419, 420, und 421, je Gemarkung Mittich, im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94. Für den Neubau der A 94 mit neuer Kreisstraße werden insgesamt 5.504 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 8.141 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die Flächen liegen im Gewerbegebiet Hartham III der Gemeinde Neuhaus a. Inn.

Wie gefordert, ist der ursprünglich geplante Anwandweg entlang der südlichen Grundstücksgrenze entfallen (Tekturplanung vom 10.3.2016). Aus den oben bereits genannten Gründen ist eine weitere Vermeidung bzw. Verringerung der Grundinanspruchnahmen nicht möglich.

Über Rückerstattungsansprüche von an die Gemeinde gezahlten Erschließungsbeiträgen wird nicht in der Planfeststellung entschieden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen die Sach- und Rechtslage zu dem Zeitpunkt maßgeblich ist, an dem die Beitragspflicht entstanden ist. Ändert sich später der Straßenstatus, lässt das nicht mehr die Grundlage für die bereits entstandene Beitragspflicht entfallen. Auch ein nachträglicher (Teil-)erlass ist nicht begründet, da die Aufstufung die zuvor eröffnete beitragsrelevante Nutzbarkeit des - gewerblich nutzbaren und damit von einer guten Verkehrsanbindung grundsätzlich profitierenden - Anliegergrundstücks fortbestehen lässt.

Erschließungsbeiträge fallen für die erstmalige Herstellung einer Erschließungsstraße an. Diese Leistung ist auch erbracht worden. Die Gemeinde Neuhaus a. Inn hat eine funktionsgerechte Straße zur Verfügung gestellt. Insoweit ist die Gemeinde Neuhaus a. Inn ihrer Erschließungspflicht nachgekommen. Die Erschließungsfunktion der Straße für den Gewerbebetrieb bleibt auch nach wie vor erhalten.

Zuständiger Straßenbaulastträger und damit allein für den künftigen Unterhalt der Straße zuständig ist für die Kreisstraße der Landkreis Passau.

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 Straßenbau-

lastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

**3.5.2.25 Einwander Nr. 8009** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 72 und Blatt 6T, lfd. Nr. 6 und 14)

(Schreiben vom 26.8.2012, 10.6.2016 und 3.9.2016)

Der Einwander bewirtschaftet einen 50 ha großen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. Für den Neubau der A 94 mit neuer Kreisstraßenverbindung werden westlich des künftigen Autobahnkreuzes A 3/A 94 aus den Grundstücken Flnr. 440, 440/1 und 1122, je Gemarkung Indling, insgesamt 42.740 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 12.608 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und 17 m<sup>2</sup> mit einer Grunddienstbarkeit belastet. 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.

Laut Schreiben des Einwanderers vom 3.9.2016 ist zwischenzeitlich eine einvernehmliche Regelung über die Grundabtretung mit dem Vorhabenträger erfolgt. Die Einwände hierzu und der geltend gemachte Einwand der Existenzgefährdung wurden zurückgenommen.

Der öFW Flnr. 1117 (BWVNr. 1.2.92) endete in der ursprünglichen Planung von Westen kommend am Grundstück Flnr. 1122, Gemarkung Indling. In der Tekturplanung vom 10.3.2016 wird der Weg, wie gefordert, bis zur Gemeindeverbindungsstraße Flnr. 1124, Gemarkung Indling, weitergeführt. Eine darüber hinausgehende Verlängerung bis zur A 3 ist nicht notwendig, weil der landwirtschaftliche Verkehr wegen der geringen Verkehrsbelastung von 700 Kfz/Tag auch auf der künftigen Kreisstraße problemlos abgewickelt werden kann.

Die Plantrasse liegt im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 im Überschwemmungsgebiet von Rott und Inn und es gehen durch das Vorhaben etwa 24.100 m<sup>3</sup> Retentionsraum verloren. Der Hochwasserrückhalteraum wird durch Geländemodellierungen im Bereich des nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes vollständig wieder hergestellt. Dabei wird auch der Bereich innerhalb der Anschlussrampe als Rückhalteraum genutzt und nordöstlich der A 3 ein Flutgraben erstellt, der bei Hochwasser von der Rott geflutet werden kann. Die Planung erfolgte auf der Basis der maßgeblichen aktuellen Überschwemmungsgebietsunterlagen. Sie ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf abgestimmt. Die Bedingungen und Auflagen des Wasserwirtschaftsamtes wurden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen. Das Wasserwirtschaftsamt wurde zum Vorbringen im Erörterungstermin nochmals beteiligt. Nach Überprüfung durch das Wasserwirtschaftsamt (Schreiben vom 3.5.2018) sind nachteilige Veränderungen der Hochwassersituation nicht zu befürchten. Die geforderten zusätzlichen Durchlässe im Zuge der B 12 und der A 94 können vom Vorhabenträger daher nicht verlangt werden.

Für die etwa 250 m nördlich der A 94 liegende Hofstelle ergeben sich durch das Planvorhaben für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 57 dB(A) am Tage und 53 dB(A) in der Nacht (Immissionspunkt 62).

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Im Einwirkungsbereich des

Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen wurden die Lärmwirkungen auf die Nachbarschaft auch in Summe betrachtet. Die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden in zwei Fällen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und 63) nachts um 1 dB(A) überschritten.

Weil der Nachtwert am Anwesen des Einwenders (IP 62) überschritten wird und aktive Schutzmaßnahmen zur Einhaltung auch des Nachtwertes im Bereich der Autobahnanschlussstelle wirtschaftlich unverhältnismäßig wären, besteht grundsätzlich ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (A 6.1.3).

Auf die Ausführungen unter 3.4.4.1 zum Verkehrslärmschutz darf ergänzend verwiesen werden. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

### 3.5.2.26 **Einwender Nr. 8010** (Grunderwerbsplan Blatt 3T, lfd. Nr. 38)

(Schreiben vom 21.9.2012)

Für den Neubau der A 94 wird aus dem 61.415 m<sup>2</sup> großen Grundstück FlNr. 1602, Gemarkung Indling, eine Teilfläche von 15.314 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 4.184 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die Grundinanspruchnahme lässt 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.

Im Bereich Niederindling/Oberindling hat der Vorhabenträger die Planfeststellungstrasse etwa mittig zwischen Ober- und Niederindling platziert. Die Wahllinie der Raumordnung würde unverhältnismäßig nahe an Niederindling und Prenzing heranrücken und hätte für die dortige Bebauung erhebliche Immissionsbelastungen zur Folge. Trassenführungen der Autobahn, bei denen das Grundstück FlNr. 1602 nicht oder geringer betroffen wäre, sind bei Beachtung eines ausgewogenen Linienverlaufs der A 94 nicht möglich.

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 aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (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.

Wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln am erheblich näher zur A 94 liegenden IP 10 in Haid zeigt, ergeben sich für das etwa 1 km südlich der A 94 liegende Wohngebäude mit Appartementhaus in Zwicklarn durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel, die weit unter den Grenzwerten liegen.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine

Wohngebiete (59/49) werden in Zwicklarn eingehalten. Der Vorhabenträger kann deshalb nicht dazu verpflichtet werden, südlich der A 94 einen Lärmschutzwall zwischen der Anschlussstelle PA 58 und Bau-km 30+085 herzustellen.

Soweit eine Entschädigung für die Wertminderung des Anwesens gefordert wird, kann dem nicht entsprochen werden, weil das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird. Da aus diesem Grundstück keine Grundabtretung erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Entscheidung über Entschädigungsansprüche zuständig.

**3.5.2.27 Einwender Nr. 8011** (Grunderwerbsplan Blatt 4T, lfd. Nr. 40 und Blatt 5T, lfd. Nr. 47)  
(Schreiben vom 10.9.2012 und 3.6.2016)

Aus den Grundstücken Flnr. 260 und Flnr. 389, je Gemarkung Indling, werden insgesamt 16.645 m<sup>2</sup> Fläche auf Dauer und 3.155 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauzeit als Arbeitsstreifen sowie für die Umleitung des Verkehrs der PA 57 während der Bauzeit benötigt. Die landwirtschaftlichen Grundstücke werden nicht selbst bewirtschaftet, sie sind verpachtet. Die Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern, denn der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Die Anschlussstelle B 12/B 388 hat der Vorhabenträger im Vergleich zur Raumordnung weiter nach Osten in Richtung Autobahnkreuz A 3/A 94 verschoben. Damit ist eine kürzere Anbindung des Gewerbeparks Königswiese an die Autobahnen A 3/A 94 möglich und die mit der in der Raumordnung vorgesehenen Lösung verbundenen negativen Auswirkungen auf den Ortsteil Königswiese sowie den ökologisch wertvollen Bereich um den Ausbach können vermieden bzw. deutlich reduziert werden. Die Kreisstraße PA 57 muss im Zuge des Autobahnbaus unter der A 94 unterführt werden. Die Trassenführung erfolgt bestandsorientiert. Aus Flnr. 260 ist neben der Bedarfsfläche für die Verlegung des Ausbaches zur naturnahen Gestaltung der Ausbachverlegung und der Wiederherstellung der Vernetzungsstruktur die Inanspruchnahme einer Teilfläche von etwa 1.100 m<sup>2</sup> für die Gestaltungsmaßnahme G5 notwendig.

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 aber nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (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.

**3.5.2.28 Einwender Nr. 8013** (Grunderwerbsplan Blatt 6T, lfd. Nr. 8)  
(Schreiben vom 18.9.2012 und 19.5.2016)

Für den Neubau der A 94 werden westlich des künftigen Autobahnkreuzes A 3/A 94 aus dem Grundstück Flnr. 1123, Gemarkung Indling, 7.593 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 2.251 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden oder verringern, der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten

Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig.

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 aber im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (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. Entschädigungs-festsetzungsverfahren zu regeln.

Weil die bestehende B 12 im Bereich des künftigen Autobahnkreuzes von der A 94 überbaut wird, hat der Vorhabenträger nördlich der A 94 eine Verbindungsstraße geplant, über die der zwischen-gemeindliche und nicht autobahnfähige Verkehr abwickelt werden kann sowie der Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz sichergestellt wird. Diese Straße wird entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße gewidmet. Sie beginnt am Kreisverkehrplatz im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 und führt nördlich entlang der A 94, unterquert die A 3 und mündet in Mittich über die bereits bestehende Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (BWVNr. 1.2.90, Aufstufung zur Kreisstraße) in die Kreisstraße PA 7 bzw. die B 512. Die GVS Flnr. 411 bleibt, wie gefordert, für den landwirtschaftlichen Verkehr erhalten. Im Bereich der A 3 wird der öFW Flnr. 447 (BWVNr. 1.2.79) an die GVS angebunden. Eine Verknüpfung der GVS mit der künftigen Kreisstraße ist im Bereich der bestehenden Unterführung unter der A 3 nicht vorgesehen.

Die Plantrasse liegt im Bereich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 im Überschwemmungsgebiet von Rott und Inn und es gehen durch das Vorhaben etwa 24.100 m<sup>3</sup> Retentionsraum verloren. Der Hochwasserrückhalteraum wird durch Geländemodellierungen im Bereich des nordwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes vollständig wieder hergestellt. Dabei wird auch der Bereich innerhalb der Anschlussrampe als Rückhalteraum genutzt und nordöstlich der A 3 ein Flutgraben erstellt, der bei Hochwasser von der Rott geflutet werden kann. Die Planung erfolgte auf der Basis der maßgeblichen aktuellen Überschwemmungsgebietsunterlagen. Sie ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf abgestimmt. Die Bedingungen und Auflagen des Wasserwirtschaftsamtes wurden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen. Das Wasserwirtschaftsamt wurde zum Vorbringen im Erörterungstermin nochmals beteiligt. Nach Überprüfung durch das Wasserwirtschaftsamt (Schreiben vom 3.5.2018) sind nachteilige Veränderungen der Hochwassersituation nicht zu befürchten.

Für die etwa 300 m nördlich der A 94 liegende Hofstelle ergeben sich durch das Planvorhaben für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 55 dB(A) am Tage und 51 dB(A) in der Nacht (Immissionspunkt 63).

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen wurden die Lärmwirkungen auf die Nachbarschaft auch in Summe betrachtet. Die

Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden in zwei Fällen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und 63) nachts um 1 dB(A) überschritten.

Weil der Nachtwert am Anwesen des Einwenders (IP 63) überschritten wird und aktive Schutzmaßnahmen zur Einhaltung auch des Nachtwertes im Bereich der Autobahnanschlussstelle wirtschaftlich unverhältnismäßig wären, besteht grundsätzlich ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (A 6.1.3).

Auf die Ausführungen unter 3.4.4.1 zum Verkehrslärmschutz darf ergänzend verwiesen werden. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

**3.5.2.29 Einwender Nr. 8014** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 50 und Blatt 6T, lfd. Nr. 20) (Schreiben vom 30.9.2012, 10.6.2016 und 17.7.2017)

Der Einwender bewirtschaftet mit seiner Ehefrau den etwa 68 ha großen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. 2,5 ha davon ist Forstfläche. 28,3 ha landwirtschaftliche Fläche ist zugepachtet. Für den Neubau der A 94 werden südlich des künftigen Autobahnkreuzes A 3/A 94 sowie im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 aus den Grundstücken Flnr. 339, Gemarkung Mittich, und Flnr. 387, Gemarkung Indling, insgesamt 3.587 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 4.457 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Vom Planvorhaben betroffen ist ferner das Pachtgrundstück Flnr. 407, Gemarkung Mittich, aus dem 2 ha dauernd in Anspruch genommen werden. Die Grundinanspruchnahmen lassen sich nicht vermeiden oder verringern. Der Neubau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig (3.4.2). Weder das künftige Autobahnkreuz noch die Anschlussstelle B 12/B 388 können schonender ausgestaltet werden. Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung notwendig.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung wurde ein landwirtschaftliches Sachverständigengutachten eingeholt. Auf die Ausführungen zur Existenzgefährdung unter C 3.4.7 und 3.5.1 wird zunächst verwiesen. Der landwirtschaftliche Haupterwerbsbetrieb verliert durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der unwirtschaftlichen Restfläche (0,42 ha, Flnr. 387) insgesamt ca. 2,8 ha Ackerflächen. Das sind 6 % der anrechenbaren Betriebsfläche bzw. 4,3 % der Gesamtbetriebsfläche. Nach dem Sachverständigengutachten des Gutachterteams Eckl, Ettinger, Stegherr vom 20.5.2017 ist von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes durch den Flächenentzug nicht auszugehen, weil eine ausreichende Eigenkapitalbildung weiterhin möglich bleibt. Die vom Gutachterteam angesetzten statistischen Kosten für die Lebenshaltung von 30.000 €/Jahr sind angemessen. Sie basieren auf Auswertungen der Landesanstalt für Landwirtschaft in Bayern. Mögliche notwendige Altenteilerleistungen sind in den angesetzten Lebenshaltungskosten bereits enthalten. Auf die Ausführungen im Gutachten darf Bezug genommen werden.

Nach Überprüfung (Schreiben vom 14.2.2018) durch das Gutachterteam ist bei Berücksichtigung der zwischenzeitlich am 2.6.2017 in Kraft getretenen neuen Düngeverordnung durch den vorgesehenen Flächenentzug nicht von einer Existenzgefährdung auszugehen.

Aber selbst wenn man die Existenzgefährdung aufgrund der vorgetragenen Einwände anders beurteilen würde, müsste hier auf das Planvorhaben nicht verzichtet werden, weil das öffentliche Interesse am Autobahnneubau so groß ist, dass es die betrieblichen und Eigentümerbelange überwiegt. Auch eine die betrieblichen Flächen schonendere Ausgestaltung ist nicht möglich.

Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland scheidet in der Planfeststellung aus den oben genannten Gründen aus. Der Vorhabenträger hat aber Ersatzland erworben, das er den am stärksten betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben anbieten kann. Außerdem wird auf die Nebenbestimmung A 3.7.1 verwiesen, wonach sich der Vorhabenträger weiterhin nachhaltig um die Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen zu bemühen hat.

Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahme, für Durchschneidungen sowie Mehrwege bei der Bewirtschaftung, sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungs-festsetzungsverfahren zu regeln.

Für die etwa 700 m südöstlich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 liegende Hofstelle ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 47 dB(A) am Tage und 43 dB(A) in der Nacht für die näher an der A 94 liegende Hofstelle Immissionspunkt 64 zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 weit unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) werden deutlich unterschritten.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen wurden die Lärmwirkungen auf die Nachbarschaft auch in Summe betrachtet. Es kommt zwar zu einer Lärmzunahme. Die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden allerdings nur in zwei Fällen im Bereich Königswiese/ Königswiese-Mittich (IP 62 und 63) nachts überschritten. Bei den übrigen nächstgelegenen Wohnanwesen (IP 64, 65 und 68), die zusätzlich betrachtet worden sind, kommt es zwar in Summe zu einer Lärmzunahme, aber die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Dies gilt auch für die weiteren Anwesen im Bereich Afham, Mittich und Hartham. Ein Anspruch auf aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen ist daher nicht gegeben. Auch bei Betrachtung der Lärmwirkungen im Einwirkungsbereich der Autobahnkreuzung in Summe werden die Lärmvorsorgewerte eingehalten.

**3.5.2.30 Einwender Nr. 8015** (Grunderwerbsplan Blatt 4T, lfd. Nr. 37, 38 und Blatt 5T, lfd. Nr. 44)

(Schreiben vom 12.9.2012, 24.5.2013 und 15.7.2016)

Für den Neubau der A 94 werden im Bereich der Anschlussstelle B 12/B 388 und der Unterführung der Kreisstraße PA 57 aus den Grundstücken FlNr. 390, 162 und

163, jeweils Gemarkung Indling, insgesamt 13.557 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 725 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen und 352 m<sup>2</sup> zur dinglichen Sicherung einer Stromleitung mit einer Grunddienstbarkeit belastet. Die 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 Autobahndirektion Südbayern hat in ihrer Stellungnahme vom 30.4.2017 mitgeteilt, dass unwirtschaftliche Restflächen auf Antrag übernommen werden. 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. Entschädigungs-festsetzungsverfahren zu regeln.

### 3.5.2.31 **Einwender Nr. 8016** (Grunderwerbsplan Blatt 3T, lfd. Nr. 9)

(Schreiben vom 2.10.2012)

Für das Planvorhaben werden für die Überführung der St 2117 über die A 94 im Bereich Pram aus dem Grundstück Flnr. 730, Gemarkung Pocking, 516 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt. Außerdem werden 482 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden oder verringern, der Bau der A 94 ist in Form der planfestgestellten Trasse erforderlich und vernünftig. Auf die Ausführungen unter 3.3 sowie 3.4.2 darf verwiesen werden. Die Staatsstraße 2117 muss angehoben und mit dem Geh- und Radweg über die A 94 überführt werden. Die Trasse wurde vom Vorhabenträger eingriffsschonend möglichst bestandsorientiert platziert. Die Arbeitsstreifen sind für die Baudurchführung sowie die vorübergehende Umleitung des Staatsstraßenverkehrs notwendig.

Dem "Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG)" ist der "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" als Anlage beigefügt. In der seit 31.12.2016 gültigen Fassung des Bedarfsplans befindet sich die A 94 von München bis zur Anschlussstelle Pocking (A 3) im sog. „vordringlichen Bedarf“. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung verbindlich (§ 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG).

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) einschließlich der notwendigen Folge-maßnahmen vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Auf die Ausführungen unter 3.4.4, 3.4.5 und 3.4.7 wird verwiesen.

Der Hinweis auf eine unzureichende Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen in der Stadt Pocking sowie auf eine erschwerte Einsichtnahme in die Pläne kann nicht nachvollzogen werden. Nach den der Planfeststellungsbehörde



vorliegenden Unterlagen haben die Stadt Pocking und die vier weiteren betroffenen Gemeinden die Bekanntmachung und Planauslegung ordnungsgemäß durchgeführt.

### 3.5.2.32 **Einwender Nr. 8017**

(Schreiben vom 22.9.2012)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2).

Für das etwa 260 m nordwestlich der Autobahn liegende Wohnanwesen ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 55 dB(A) am Tage und 53 dB(A) in der Nacht für das etwa gleich weit von der A 94 entfernt liegende Wohnanwesen Immissionspunkt 8 in Haid zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht.

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

Über (freiwillige) Lärminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden. Die geforderten Lärmschutzmaßnahmen (wie Lärmschutzwand/-wall nördlich und südlich entlang der A 94, Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 94, passive Schutzmaßnahmen) können deshalb vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Der Vorhabenträger hat aber im Anhörungsverfahren zugesagt, dass er, soweit im Zuge der Bauarbeiten über die in den festgestellten Plänen vorgesehenen Seitenablagerungen hinaus weiterer überschüssiger Oberbodenabtrag anfällt, diese Überschussmassen bevorzugt in Bereichen mit angrenzender Wohnbebauung entlang der Autobahntrasse als Seitenablagerung mit Lärm- und Sichtschutzwirkung wieder einbauen wird. Die Umsetzung der Maßnahmen setzt voraus, dass ein freihändiger Erwerb der benötigten Grundstücksflächen zu angemessenen Bedingungen möglich ist und die rechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der Wälle geschaffen werden können (A 3.9.1).

Wie gefordert, werden die geplanten Seitenablagerungen mit Lärmschutzfunktion bepflanzt (siehe Maßnahme G2, Unterlage 12.3T).

### 3.5.2.33 **Einwender Nr. 8018**

(Schreiben vom 24.9.2012)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2).

Für das etwa 270 m nordwestlich der Autobahn liegende Wohnanwesen in Haid ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 56 dB(A) am Tage und 53 dB(A) in der Nacht für das näher an der A 94 liegende Wohnanwesen

Immissionspunkt 7 zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht.

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

Über (freiwillige) Lärminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden. Die geforderten Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwall entlang der A 94, Flüsterasphalt) können deshalb vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Der Vorhabenträger hat aber im Anhörungsverfahren zugesagt, dass er, soweit im Zuge der Bauarbeiten über die in den festgestellten Plänen vorgesehenen Seitenablagerungen hinaus weiterer überschüssiger Oberbodenabtrag anfällt, diese Überschussmassen bevorzugt in Bereichen mit angrenzender Wohnbebauung entlang der Autobahntrasse als Seitenablagerung mit Lärm- und Sichtschutzwirkung wieder einbauen wird. Die Umsetzung der Maßnahmen setzt voraus, dass ein freihändiger Erwerb der benötigten Grundstücksflächen zu angemessenen Bedingungen möglich ist und die rechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der Wälle geschaffen werden können (A 3.9.1).

#### 3.5.2.34 **Einwender Nr. 8019**

(Schreiben vom 9.9.2012)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2).

Für das etwa 260 m nordwestlich der Autobahn liegende Wohnanwesen (Immissionspunkt 7) ergeben sich Beurteilungspegel von 56 dB(A) am Tage und 53 dB(A) in der Nacht.

Es handelt sich um Außenbereich, die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten.

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

Über (freiwillige) Lärminderungsmaßnahmen durch den Vorhabenträger kann in der Planfeststellung nicht entschieden werden. Die geforderten Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwall entlang der A 94, Flüsterasphalt) können deshalb vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Der Vorhabenträger hat aber im Anhörungsverfahren zugesagt, dass er, soweit im Zuge der Bauarbeiten über die in den festgestellten Plänen vorgesehenen Seitenablagerungen hinaus weiterer überschüssiger Oberbodenabtrag anfällt, diese Überschussmassen bevorzugt in Bereichen mit angrenzender Wohnbebauung

entlang der Autobahntrasse als Seitenablagerung mit Lärm- und Sichtschutzwirkung wieder einbauen wird. Die Umsetzung der Maßnahmen setzt voraus, dass ein freihändiger Erwerb der benötigten Grundstücksflächen zu angemessenen Bedingungen möglich ist und die rechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der Wälle geschaffen werden können (A 3.9.1).

### 3.5.2.35 **Einwender Nr. 8020**

(Schreiben vom 4.10.2012)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2).

Im Bereich Niederindling/Oberindling hat der Vorhabenträger die Planfeststellungstrasse entsprechend der Maßgabe 5.8 der landesplanerischen Beurteilung etwa mittig zwischen Ober- und Niederindling platziert. Die Wahllinie der Raumordnung rückt unverhältnismäßig nahe an Niederindling und Prenzing heran und hätte für die dortige Bebauung erhebliche Immissionsbelastungen zur Folge. Auch der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Eine tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich. Die Gradiente der Autobahn steigt im Bereich Niederindling/Oberindling langsam an und liegt dort etwa 2,5 m über Gelände. In der Weiterführung östlich von Pocking muss nämlich die A 94 über die Kreisstraße PA 57, über den Ausbach und den öFW Geislbergerweg, im Bereich der Autobahnanschlussstelle B 12/B 388 über die Bundesstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes über die A 3 sowie die GVS Gewerbepark Königswiese - B 12 und die GVS Mittich - Hartham überführt werden.

Für die zur A 94 mit etwa 600 m nächstgelegenen Wohnanwesen in Niederindling (Immissionspunkte 50 und 51) ergeben sich für das Prognosejahr 2030 maximale Beurteilungspegel von 50 dB(A) am Tage und 47 dB(A) in der Nacht.

Es handelt sich um den Gebietstyp Dorf-/Mischgebiet, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil die Grenzwerte deutlich unterschritten werden, können die geforderten zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen nicht angeordnet werden.

Hinsichtlich der in der Erörterung angesprochenen „Dieselproblematik“ teilt das Landesamt für Umwelt mit, dass eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) unter Grundlage des aktuell gültigen Handbuches für Emissionsfaktoren vorgenommen worden ist. Hier sind auch die höheren Stickstoffoxid-Emissionskonzentrationen der Diesel-Pkws („Dieselproblematik“) mit eingeschlossen. Das Landesamt hat bestätigt, dass unter Ansatz der prognostizierten Verkehrsmengen nicht davon auszugehen ist, dass auf Grund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 39. BImSchV an den zur A 94 nächstgelegenen Anwesen (einschließlich des Anwesens des Einwendungsführers) erreicht oder überschritten werden (3.4.4.2).

Die Autobahndirektion hat zugesagt, im Bereich Niederindling die zur Verfügung stehende östliche Böschung der A 94 soweit möglich dicht mit Gehölzen zu bepflanzen (3.9.9).

Die Kreisstraßen PA 56 und PA 57 erhalten keine unmittelbare Anbindung an die Autobahn. Laut Verkehrsgutachten ergeben sich durch das Planvorhaben im Vergleich zum sog. Prognose-Nullfall, also ohne Bau der A 94, keine wesentlichen Veränderungen der Verkehrsbelastungen auf beiden Kreisstraßen. Eine erhöhte Lärmbelastung durch zusätzlichen Zubringerverkehr zur A 94 ist in Niederindling nicht zu befürchten.

### 3.5.2.36 **Einwender Nr. 8025**

(Schreiben vom 10.9.2012)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Eine Trassenführung der Autobahn mitten durch die Stadt Pocking dürfte der Vorhabenträger wegen der schwerwiegenden negativen Auswirkungen, insbesondere auf die Belange des Siedlungswesens, des Lärmschutzes sowie den baulichen Umsetzungsproblemen und den Mehrkosten gegenüber der Planlösung ausscheiden (3.4.2). Dies gilt insbesondere auch für die geforderte Führung der A 94 durch die Stadt Pocking in einer bis zu 3 km langen Einhausung, die unvertretbar hohe Mehrkosten für den Bau und späteren Unterhalt zur Folge hätte.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwände hat der Vorhabenträger die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 geändert bzw. ergänzt (Tekturplanung vom 10.3.2016). Durch Verzicht auf die Seitenentnahme bei Prenzing (SE 1) und Ersatz durch die neue Seitenentnahme auf dem ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking sowie durch Verzicht auf die ursprünglich geplante Ausgleichsfläche A11 im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz kann die Inanspruchnahme von etwa 66 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden werden.

Die Straßenüberführungen über die A 94 werden auch für den Begegnungsfall mit den heute zulässigen großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausreichend breit dimensioniert. Der Vorhabenträger wird bei den Überführungen der Gemeindeverbindungsstraßen die nutzbare Breite der Rampen durch Verbreiterung der Bankette auf 1,5 m und Zurücksetzen der Leitplanken vergrößern (Zusage A 3.9.3).

Auch das anzupassende landwirtschaftliche Wegenetz wird hinsichtlich Breite und Fahrbahnaufbau und Kurvenradien durch den 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 Planfeststellung regelt die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Der „Grundsatz der

Problembewältigung“ fordert, dass die Funktionsfähigkeit anderer Anlagen durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird. Die Dimensionierung und Ausgestaltung des landwirtschaftlichen Wegenetzes entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Eine darüber hinaus gehende Dimensionierung des landwirtschaftlichen Wegenetzes wäre im Hinblick auf die damit verbundenen Nachteile (insb. Grundinanspruchnahme) als Folgemaßnahme nicht mehr gerechtfertigt.

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 denen auch in den Abschnitten Malching - Kirchham und Kirchham - Pocking 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 Planfeststellungsabschnittes zwischen Malching und Kirchham liegen weniger günstige Bedingungen vor. Insbesondere ist ein solcher übergeordneter Verbund in Nord-Südrichtung zwischen Inntalleite und Innauen dort nicht vorhanden. In diesem 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.

Auch im 12,5 km langen Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) ist ein übergeordneter Verbund in Nord-Südrichtung nicht vorhanden. Insbesondere die Stadt Pocking mit einer West-Ostausdehnung der Wohn- und Gewerbeflächen von über 3,5 km, die teilweise hoch belasteten Straßen sowie der eingezäunte 30 ha

große Solarpark im Bereich des früheren Standortübungsplatzes stellen erhebliche Barrieren in Bezug auf Tierwanderstrecken dar. Die Bereiche der geplanten Westumfahrung Pocking mit der Anschlussstelle PA 58 an die Autobahn, sowie der Anschlussstelle B 12/B 388 und des Autobahnkreuzes A 3/A 94 können als Grünbrückenstandorte ausgeschlossen werden.

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) sind nach den Planunterlagen im Zuge der A 94 mehrere Überführungs- sowie Unterführungsbauwerke vorgesehen. Insbesondere die 50 m breite Unterführung des Ausbaches bei Bau-km 35+077 trägt erheblich zur Minimierung der Trennwirkung und zur Sicherstellung der ökologischen Austauschbeziehungen in diesem Bereich bei. Auch das Überführungsbauwerk K 28/1 im Zuge eines öFW bei Bau-km 28+556, das beidseitig 4 m breite Pflanzstreifen als Fledermaus-Querungshilfe erhält, ist bedingt auch für Rehe als Querungshilfe geeignet.

Nach den festgestellten Planunterlagen (1. Tektur vom 10.3.2016) sind jagdliche Regelungen nur für die Kiebitz-Ausgleichsmaßnahme A13/CEF im ehemaligen Standortübungsplatz Kirchham/Pocking vorgesehen (Unterlage 12.1T, Anhang Kap. 4.2, Maßnahmenformblatt A13/CEF). Danach soll zur Erreichung der naturschutzfachlichen Entwicklungsziele sowie zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch jagdliche Handlungen im Bereich der Kiebitz-Ausgleichsfläche über Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger als Grundeigentümer und dem Jagdpächter/den Jagdberechtigten sichergestellt werden, dass keine Fütterungsstellen angelegt und jagdliche Einrichtungen (Kanzeln) nur mit vorheriger Zustimmung des Vorhabenträgers errichtet werden.

Jagdliche Einschränkungen erfolgen in dem Zeitraum März bis Juli. In dieser Zeit ist auf der Maßnahmenfläche A13/CEF (in Rücksprache mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde) nur die gezielte Prädatorenbekämpfung im Hinblick auf Wiesenbrüter zulässig. Beutegreifer sind damit auf der Maßnahmenfläche nicht von der Jagd ausgenommen.

Die jagdlichen Regelungen sind zur Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme erforderlich. Sie beschränken sich auf das notwendige Maß, um die Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme zu sichern, und sind nicht unverhältnismäßig belastend. Auch im Hinblick auf Wildschadens- und Tierseuchenbelange sind die Regelungen sachgerecht.

Festzuhalten ist, dass wegen der zu erwartenden Auswirkungen auf das Jagd Ausübungsrecht nicht auf die Ausführung des Vorhabens verzichtet werden muss und eine schonendere Trassierung oder Gestaltung des Vorhabens nicht vertretbar erscheint.

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

Soweit die Notwendigkeit des Vorhabens mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen und ein Ausbau der Zugverbindung zwischen Pocking und Simbach a. Inn und des öffentlichen Personennahverkehrs gefordert wurde, geht es um verkehrspolitische Entscheidungen, die nicht der Planfeststellungsbehörde obliegen.

Dem "Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG)" ist der "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" als Anlage beigefügt. In der seit 31.12.2016 gültigen Fassung des Bedarfsplans befindet sich die A 94 von München bis zur Anschlussstelle Pocking (A 3) im sog. „vordringlichen Bedarf“. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung verbindlich (§ 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG).

#### 3.5.2.37 **Einwender Nr. 8026**

(Schreiben vom 25.9.2012)

Mit dem Neubau der A 94 wird der Verkehr auf der Bundesstraße 12 auch im Kreuzungsbereich B 388/B 12 bei Rottau stark abnehmen. Die Verkehrsabnahme wirkt sich günstig auf die Lärmbelastung der Wohnanwesen in Rottau aus. Auch wenn nach dem vorliegenden Verkehrsgutachten der Verkehr auf dem Verbindungsarm B 12/B 388 leicht zunehmen wird, ist eine Verschlechterung der Lärmsituation im Bereich Rottau nicht zu erwarten.

Weil der Kreuzungsbereich durch das Planvorhaben in Bezug auf Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit nicht nachteilig verändert wird, kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Autobahneubau ein Umbau der höhenfreien Kreuzung B 388/B 12 bei Rottau zu einem Kreisverkehrsplatz vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

#### 3.5.2.38 **Einwender Nr. 8027**

(Schreiben vom 3.10.2012 und 13.6.2016)

Soweit vom Einwender großräumige Verkehrsumlagerungen befürchtet und die Prognosewerte für die A 94 und die B 512 angezweifelt werden, ist anzumerken, dass die Verkehrsprognose für den Streckenabschnitt Kirchham - Pocking (A 3) der A 94 auf einer aktualisierten Untersuchung von Prof. Dr. Kurzak vom 11.7.2013 beruht. Die Verkehrsprognose, die auf der Annahme einer durchgehenden Autobahn A 94 zwischen München und Pocking (A 3) basiert und die zwischen den Anschlussstellen AS B 12 (nördlich Kirchham) und AS PA 58 eine Verkehrsmenge von 18.600 Kfz/Tag, zwischen den Anschlussstellen AS PA 58 und AS B 12/B 388 von 23.000 Kfz/Tag, zwischen der Anschlussstelle AS B 12/B 388 und dem Autobahnkreuz A 3/A 94 von 31.100 Kfz/Tag, sowie ab dem AK A 3/A 94 in Richtung Mittich von 7.300 Kfz/Tag im Prognosejahr 2030 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die vorliegenden Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2015 für die Bundesstraße 12 bestätigen die Prognoseergebnisse.

Für die Hofstelle nordöstlich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 in Hartham ergeben sich durch das Planvorhaben für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 44 dB(A) am Tage und 39 dB(A) in der Nacht (Immissionspunkt 74).

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil die Grenzwerte weit

unterschriften werden, können die geforderten passiven Lärmschutzmaßnahmen und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Ortsstraße im Gewerbegebiet Hartham (künftig Kreisstraße) von der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet werden. Das Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung hat die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Soweit eine Entschädigung für die Wertminderung des Anwesens gefordert wird, kann dem nicht entsprochen, weil das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird. Da aus diesem Grundstück keine Grundabtretung erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Entscheidung über Entschädigungsansprüche zuständig.

Vorhabenbedingte Schäden an den etwa 1 km vom Autobahnkreuz entfernt liegenden Gebäuden der Hofstelle, oder am Hauswasserbrunnen durch Grundwasserschwankungen, sind nicht zu befürchten. Die Grundwasserverhältnisse werden vom Vorhabenträger im Bereich des Autobahnkreuzes bereits an sechs Messstellen seit einem längeren Zeitraum regelmäßig beprobt. Die Messungen werden während und nach dem Bau der A 94 fortgeführt. Weitere Beweissicherungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Vom Vorhaben betroffen sind die gepachteten Grundstücke Flnr. 418, 419, 420, und 421, je Gemarkung Mittich aus denen insgesamt 5.504 m<sup>2</sup> auf Dauer benötigt werden. Außerdem werden 8.141 m<sup>2</sup> vorübergehend für die Baudurchführung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist den Betroffenen (Eigentümer, Pächter) Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulasträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Der Vorhabenträger hat in Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern 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).

Die Führung des nicht autobahnfähigen Verkehrs auf einer nördlich des Gewerbegebietes neu zu bauenden Straße ist nicht geplant.

### 3.5.2.39 **Einwender Nr. 8028**

(Schreiben vom 11.9.2012)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2).

Der Hinweis auf eine unzureichende Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen in der Stadt Pocking sowie auf eine erschwerte Einsichtnahme in die Pläne kann nicht nachvollzogen werden. Nach den vorliegenden Unterlagen haben die Stadt Pocking und auch die vier weiteren betroffenen Gemeinden die Bekanntmachung und Planauslegung ordnungsgemäß durchgeführt. Im Rahmen des



Anhörungsverfahrens bestand auch die Möglichkeit, die Stellungnahmen und Einwendungen mit dem Vorhabenträger zu erörtern. Der Erörterungstermin wurde öffentlich bekannt gemacht. Die Einwander sind von der Planfeststellungsbehörde auch individuell benachrichtigt worden.

3.5.2.40 **Kur- und Gewerbeverein Bad Füssing e. V. und Bayer. Hotel und Gaststättenverband DEHOGA Bayern e. V. (Einwender Nr. 8029)**

(Schreiben vom 18.7.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse vernünftig. Die Autobahntrasse führt im Bereich Pocking/Bad Füssing ausschließlich durch Gemeindegebiet der Stadt Pocking. Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist, scheidet eine weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus. Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Im weiteren Verlauf ab Bau-km 30+000 bis Prenzing folgt die Plantrasse weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung und nimmt dabei insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing bestmöglich Rücksicht.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländenniveau. Eine noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände, Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Auch wenn im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung durch Lärm- auswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte.

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

Die Autobahndirektion Südbayern hat aber zugesagt, die nach den festgestellten Planunterlagen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) mit Überschussmassen so zu modellieren, dass auch die Abschirmung in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

Eine landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Autobahn und der Anschlussstellen wird der Vorhabenträger vornehmen (siehe Maßnahme G1, Unterlage 12.3T).

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. Bei neu zu bauenden oder zu verändernden Verkehrswegen kann noch nicht gemessen werden. Ferner wird den Berechnungen der Verkehr der zwischen München und Pocking (A 3) durchgehend vorhandenen A 94 im Prognosejahr 2030 zugrunde gelegt (3.4.4.1).

Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

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. Es können nur die nach der Straßenverkehrsordnung zulässigen Geschwindigkeiten angesetzt werden, da nur die vom bestimmungsgemäßen Gebrauch der Straße herrührenden Lärmimmissionen Beachtung finden können. Soweit sich Kraftfahrer nicht an die Verkehrsregeln halten, hat dies nicht der Vorhabenträger zu verantworten.

Der entlang der Nordseite der A 94 im Bereich der Ausgleichsfläche A13/CEF geplante 2,5 m hohe Schutzwall wird sich nicht negativ auf die Lärmbelastung in Bad Füssing auswirken, weil Lärmschutzwälle im Gegensatz zu Lärmschutzwänden den Schall nicht reflektieren.

Zu der Forderung nach Schutz vor Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase darf auf die Ausführungen hierzu unter 3.4.4.1.4 sowie die vom Vorhabenträger zu beachtende Nebenbestimmung A 3.2.10 in diesem Beschluss verwiesen werden.

Der Vorhabenträger hat anhand des „PC-Berechnungsverfahrens zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“ für vier mit etwa 100 bis 200 m relativ nahe an der A 94 liegende Immissionsorte (3, 30, 60 und 68, siehe Lageplan zum Schallschutz - Unterlage 11.2, Blatt 1T, 2T und 3T) mögliche Belastungen im Prognosejahr 2030 untersucht. 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 nicht zu erwarten. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung durch das Planvorhaben ist nicht zu befürchten. Für den 2 km von der A 94 entfernt liegenden Kurort Bad Füssing können die befürchteten erheblichen Beeinträchtigungen etwa durch Feinstaub ausgeschlossen werden (3.4.4.2). Die Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen wurde durch das Landesamt für Umwelt (LfU) überprüft und bestätigt.

Die Autobahnplanung, die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen 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.

#### 3.5.2.41 **Einwender Nr. 8030**

(Schreiben vom 13.6.2016)

Der Einwand, der sich auf den Abschnitt Malching - Kirchham der A 94 bezieht, wurde am 3.11.2016 zurückgenommen.

#### 3.5.2.42 **Einwender Nr. 8031**

(Schreiben vom 29.8.2012 und 2.10.2012)

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert bzw. ergänzt. Durch den Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz Kirchham/Pocking wird das landwirtschaftlich genutzte Grundstück Flnr. 300, Gemarkung Indling, nicht mehr in Anspruch genommen.

Die geplante Ausgleichsmaßnahme A13/CEF ist für die Schaffung von optimiertem Lebensraum für den Kiebitz und weitere Vogelarten der Agrarlandschaft (u. a. Feldlerche und Wachtel) notwendig. Mit den auf der Fläche vorgesehenen sog. „vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen“ A13/CEF sollen die durch Bau und Betrieb der A 94 bedingten unvermeidbaren umfangreichen Beeinträchtigungen von Brutpaaren des Kiebitz ausgeglichen und damit artenschutzrechtliche Verbots-tatbestände des Schädigungsverbot gemäß § 44 BNatSchG vermieden werden (siehe Maßnahmenblatt A13/CEF, Anhang 4 LBP, Seite 53).

3.5.2.43 **Einwender Nr. 8032** (Grunderwerbsplan Blatt 5T, lfd. Nr. 11)

(Schreiben vom 2.10.2012)

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert bzw. ergänzt. Durch den Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz Kirchham/Pocking wird das landwirtschaftlich genutzte Grundstück Flnr. 296, Gemarkung Indling, nicht mehr in Anspruch genommen. Betroffen ist noch das Grundstück Flnr. 307, Gemarkung Indling, im Bereich des Ausbaches. Für den Ausbau des öFW Flnr. 315 müssen vorübergehend während der Bauzeit 1.425 m<sup>2</sup> als Baufeld in Anspruch genommen werden.

3.5.2.44 **Einwender Nr. 8033**

(Schreiben vom 2.10.2012)

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert bzw. ergänzt. Durch den Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz Kirchham/Pocking wird das landwirtschaftlich genutzte Grundstück Flnr. 290, Gemarkung Indling, nicht mehr in Anspruch genommen.

Die geplante Ausgleichsmaßnahme A13/CEF ist für die Schaffung von optimiertem Lebensraum für den Kiebitz und weitere Vogelarten der Agrarlandschaft (u. a. Feldlerche und Wachtel) notwendig. Mit den auf der Fläche vorgesehenen sog. „vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen“ A13/CEF sollen die durch Bau und Betrieb der A 94 bedingten unvermeidbaren umfangreichen Beeinträchtigungen von Brutpaaren des Kiebitz ausgeglichen und damit artenschutzrechtliche Verbotsstatbestände des Schädigungsverbotes gemäß § 44 BNatSchG vermieden werden (siehe Maßnahmenblatt A13/CEF, Anhang 4 LBP, Seite 53).

3.5.2.45 **Einwender Nr. 8034**

(Schreiben vom 2.10.2012)

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert bzw. ergänzt. Durch den Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz Kirchham/Pocking wird das landwirtschaftlich genutzte Grundstück Flnr. 297, Gemarkung Indling, nicht mehr in Anspruch genommen.

Die geplante Ausgleichsmaßnahme A13/CEF ist für die Schaffung von optimiertem Lebensraum für den Kiebitz und weitere Vogelarten der Agrarlandschaft (u. a. Feldlerche und Wachtel) notwendig. Mit den auf der Fläche vorgesehenen sog. „vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen“ A13/CEF sollen die durch Bau und Betrieb der A 94 bedingten unvermeidbaren umfangreichen Beeinträchtigungen von Brutpaaren des Kiebitz ausgeglichen und damit artenschutzrechtliche Verbotsstatbestände des Schädigungsverbotes gemäß § 44 BNatSchG vermieden werden (siehe Maßnahmenblatt A13/CEF, Anhang 4 LBP, Seite 53).

### 3.5.2.46 Einwender Nr. 8035

(Schreiben vom 23.9.2012 sowie 2.10.2012 und 10.10.2012)

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert bzw. ergänzt. Durch den Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz Kirchham/Pocking wird das landwirtschaftlich genutzte Grundstück FlNr. 301, Gemarkung Indling, nicht mehr in Anspruch genommen.

Die geplante Ausgleichsmaßnahme A13/CEF ist für die Schaffung von optimiertem Lebensraum für den Kiebitz und weitere Vogelarten der Agrarlandschaft (u. a. Feldlerche und Wachtel) notwendig. Mit den auf der Fläche vorgesehenen sog. „vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen“ A13/CEF sollen die durch Bau und Betrieb der A 94 bedingten unvermeidbaren umfangreichen Beeinträchtigungen von Brutpaaren des Kiebitz ausgeglichen und damit artenschutzrechtliche Verbots-tatbestände des Schädigungsverbotes gemäß § 44 BNatSchG vermieden werden (siehe Maßnahmenblatt A13/CEF, Anhang 4 LBP, Seite 53).

Für die etwa 1.200 m südöstlich des Autobahnkreuzes A 3/A 94 liegende Hofstelle in Afham ergeben sich, wie ein Vergleich mit den Beurteilungspegeln von 46 dB(A) am Tage und 41 dB(A) in der Nacht für die erheblich näher an der A 94 liegende Hofstelle Immissionspunkt 66 zeigt, durch den Neubau der A 94 für das Prognosejahr 2030 weit unter den Grenzwerten liegende Beurteilungspegel.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Auch die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59/49) sind weit unterschritten.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Im Einwirkungsbereich des Kreuzungsbauwerks A 3/A 94 einschließlich der jeweiligen Anschlussrampen wurden die Lärmwirkungen auf die Nachbarschaft auch in Summe betrachtet. Es kommt zwar zu einer Lärmzunahme. Die Immissionsgrenzwerte für ein Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden allerdings nur in zwei Fällen im Bereich Königswiese/Königswiese-Mittich (IP 62 und 63) nachts überschritten. Bei den übrigen nächstgelegenen Wohnanwesen (IP 64, 65 und 68), die zusätzlich betrachtet worden sind, kommt es zwar in Summe zu einer Lärmzunahme, aber die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Dorf-/Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Dies gilt auch für die weiteren Anwesen im Bereich Afham, Mittich und Hartham. Ein Anspruch auf aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen ist daher nicht gegeben. Auch bei Betrachtung der Lärmwirkungen im Einwirkungsbereich der Autobahnkreuzung in Summe werden die Lärmvorsorgewerte eingehalten.

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, wie die geforderte Sperrung der Gemeindeverbindungsstraße zwischen der Anschlussstelle B 12/B 388 und Afham für den Lkw-Durchgangsverkehr, können im Rahmen der Planfeststellung nicht erfolgen. Der befürchtete erhebliche Mautausweichverkehr bzw. Schleichverkehr durch Afham ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten, weil

die GVS aufgrund ihrer Linienführung und Ausgestaltung keine interessante Alternative darstellt bzw. dafür nicht geeignet ist.

**3.5.2.47 Einwender Nr. 8036**

(Schreiben vom 2.10.2012)

Der Vorhabenträger hat die ursprüngliche Planung vom 31.5.2012 mit der Tekturplanung vom 10.3.2016 geändert bzw. ergänzt. Durch den Verzicht auf die Ausgleichsfläche A11/CEF im Bereich „Königswiese“ und Ersatz durch die Ausgleichsfläche A13/CEF im Bereich der Seitenentnahme Standortübungsplatz Kirchham/Pocking wird das landwirtschaftlich genutzte Grundstück Flnr. 293, Gemarkung Indling, nicht mehr in Anspruch genommen.

**3.5.2.48 Einwender Nr. 8037**

(Schreiben vom 16.6.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse vernünftig. Die Autobahntrasse führt im Bereich Pocking/Bad Füssing ausschließlich durch Gemeindegebiet der Stadt Pocking. Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist, scheidet eine weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus. Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Im weiteren Verlauf ab Bau-km 30+000 bis Prenzing folgt die Plantrasse weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung und nimmt dabei insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing bestmöglich Rücksicht.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradienten etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine noch tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände,

Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Auch wenn im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung durch Lärm- auswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte. Auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen) oder das Wegenetz (Zerschneidungswirkung) sind nicht so erheblich, dass das Gebiet seinem Naherholungszweck nicht mehr gerecht werden könnte. Die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens sind jedenfalls nicht so schwerwiegend, dass auf das Vorhaben verzichtet werden müsste.

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

Die Autobahndirektion Südbayern hat aber zugesagt, die nach den festgestellten Planunterlagen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) mit Überschussmassen so zu modellieren, dass auch die Abschirmung in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

Eine landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Autobahn und der Anschlussstellen wird der Vorhabenträger vornehmen (siehe Maßnahme G1, Unterlage 12.3T).

#### 3.5.2.49 **Einwender Nr. 8038**

(Schreiben vom 27.6.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Eine Trassenführung der Autobahn mitten durch die Stadt Pocking dürfte der Vorhabenträger wegen der schwerwiegenden negativen Auswirkungen, insbesondere auf die Belange des Siedlungswesens, des Lärmschutzes sowie den baulichen Umsetzungsproblemen und den Mehrkosten gegenüber der Planlösung ausscheiden (3.4.2). Dies gilt insbesondere auch für die geforderte Führung der A 94 durch die Stadt Pocking in einer bis zu 3 km langen Einhausung, die unvermeidbar hohe Mehrkosten für den Bau und späteren Unterhalt zur Folge hätte.

#### 3.5.2.50 **Einwender Nr. 8039**

(Schreiben vom 7.6.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse vernünftig. Die Autobahntrasse führt im Bereich Pocking/Bad Füssing ausschließlich durch Gemeindegebiet der Stadt Pocking. Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist,

scheidet eine weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus. Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Im weiteren Verlauf ab Bau-km 30+000 bis Prenzing folgt die Plantrasse weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung und nimmt dabei insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing bestmöglich Rücksicht.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradienten etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine noch tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände, Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Auch wenn im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung durch Lärmwirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte. Auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen) oder das Wegenetz (Zerschneidungswirkung) sind nicht so erheblich, dass das Gebiet seinem Naherholungszweck nicht mehr gerecht werden könnte. Die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens sind jedenfalls nicht so schwerwiegend, dass auf das Vorhaben verzichtet werden müsste.



### 3.5.2.51 **Einwender Nr. 8040**

(Schreiben vom 13.6.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse vernünftig. Die Autobahntrasse führt im Bereich Pocking/Bad Füssing ausschließlich durch Gemeindegebiet der Stadt Pocking. Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist, scheidet eine weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus. Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttermassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Im weiteren Verlauf ab Bau-km 30+000 bis Prentzing folgt die Plantrasse weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung und nimmt dabei insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing bestmöglich Rücksicht.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradienten etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine noch tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände, Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Auch wenn im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung durch Lärmwirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte. Auch die mit dem Vorhaben

verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen) oder das Wegenetz (Zerschneidungswirkung) sind nicht so erheblich, dass das Gebiet seinem Naherholungszweck nicht mehr gerecht werden könnte. Die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens sind jedenfalls nicht so schwerwiegend, dass auf das Vorhaben verzichtet werden müsste.

#### 3.5.2.52 **Einwender Nr. 8041**

(Schreiben vom 20.6.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2).

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände, Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Auch wenn im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung durch Lärmauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte. Auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen) oder das Wegenetz (Zerschneidungswirkung) sind nicht so erheblich, dass das Gebiet seinem Naherholungszweck nicht mehr gerecht werden könnte. Die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens sind jedenfalls nicht so schwerwiegend, dass auf das Vorhaben verzichtet werden müsste.

#### 3.5.2.53 **Einwender Nr. 8042**

(Schreiben vom 8.6.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse vernünftig. Die Autobahntrasse führt im Bereich Pocking/Bad Füssing ausschließlich durch Gemeindegebiet der Stadt Pocking. Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist, scheidet eine weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus. Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des

Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Im weiteren Verlauf ab Bau-km 30+000 bis Prenzing folgt die Plantrasse weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung und nimmt dabei insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing bestmöglich Rücksicht.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländenniveau. Eine noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände, Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Auch wenn im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung durch Lärmwirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte. Auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen) oder das Wegenetz (Zerschneidungswirkung) sind nicht so erheblich, dass das Gebiet seinem Naherholungszweck nicht mehr gerecht werden könnte. Die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens sind jedenfalls nicht so schwerwiegend, dass auf das Vorhaben verzichtet werden müsste.

#### 3.5.2.54 **Einwender Nr. 8043**

(Schreiben vom 8.6.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Im Bereich zwischen der AS PA 58 und Oberindling/Niederindling nimmt die Plantrasse insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham,

Pfaffing, Edt, Spitzöd, Wolfing, Prenzing, Pimshof, Schlupfing sowie Oberindling/Niederindling bestmöglich Rücksicht und entspricht ab Bau-km 30+000 bis Prenzing weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Nach den Planunterlagen sind von Bau-km 30+010 bis Bau-km 33+800 auf der Nordseite der A 94 und von Bau-km 30+085 bis Bau-km 33+310 auf der Südseite der A 94 3 m bzw. 3,25 m hohe (über Gelände) Seitenablagerungen von überschüssigem Oberboden vorgesehen (siehe Planunterlage 11.2, 2T). Mit diesen Erdwällen wird sichergestellt, dass dort im Prognosejahr 2030 bei allen Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind. Bei der schalltechnischen Berechnung wurden die Höhen der Erdwälle jeweils um 50 cm niedriger angesetzt, um auch bei möglicherweise auftretenden Setzungen auf der sicheren Seite zu sein. Die geforderten zusätzlichen Maßnahmen (Flüsterasphalt, alle Seitenablagerungen mind. 3,25 m hoch ausführen, Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 94) können deshalb nicht vom Vorhabenträger verlangt werden.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass er, soweit im Zuge der Bauarbeiten über die in den festgestellten Plänen vorgesehenen Seitenablagerungen hinaus weiterer überschüssiger Oberbodenabtrag anfällt, diese Überschussmassen bevorzugt in Bereichen mit angrenzender Wohnbebauung entlang der Autobahntrasse als Seitenablagerung mit Lärm- und Sichtschutzwirkung wieder einbauen wird. Die Umsetzung der Maßnahmen setzt voraus, dass ein freihändiger Erwerb der benötigten Grundstücksflächen zu angemessenen Bedingungen möglich ist und die rechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der Wälle geschaffen werden können (A 3.9.1).

Dem Hinweis, zur Flächeneinsparung grundsätzlich Lärmschutzwände statt Lärmschutzwälle vorzusehen, kann auch wegen der hohen Mehrkosten für den Bau und Unterhalt der Wände nicht gefolgt werden.

Aus den oben genannten Gründen, kann die Gradiente der A 94 nicht mehr tiefer gelegt werden. Damit kann auch das Überführungsbauwerk der St 2117 nicht niedriger ausgeführt werden.

Der Verkehr auf der Staatsstraße 2117, die bei Pram nicht an die A 94 angebunden sondern über die Autobahn überführt wird, wird nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Kurzak nach dem Bau der A 94 und bei Berücksichtigung der geplanten Verlegung der St 2117 (Westumfahrung Pocking) im Prognosejahr 2030 auf 2.100 Kfz/Tag zurückgehen. Ohne A 94 wären mit 4.100 Kfz/Tag erheblich mehr Fahrzeuge zu erwarten. Weil die Lärmsituation im Zuge der Staatsstraße vorhabenbedingt verbessert wird, können die geforderten Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand entlang der St 2117 im Bereich der Überführung, Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h) nicht verlangt werden. Vom Fach-

Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Wie gefordert, werden die geplanten Seitenablagerungen mit Lärmschutzfunktion bepflanzt (siehe Maßnahme G2, Unterlage 12.3T).

#### 3.5.2.55 **Einwender Nr. 8044**

(Schreiben vom 13.6.2016)

Für das mit ca. 300 m Abstand zur A 94 nächstgelegene Anwesen in Königswiese (Immissionspunkt 56) wurde eine Lärmberechnung durchgeführt. Es ergeben sich durch den Bau der A 94 für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 55 dB (A) am Tag und 53 dB(A) in der Nacht.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Weil die Grenzwerte dort nicht überschritten werden und das Wohnanwesen des Einwenders mit etwa 350 m Abstand weiter von der A 94 entfernt liegt, kann die geforderte Lärmschutzwand nicht angeordnet werden. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt. Die geforderte weitere sachverständige Überprüfung wird deshalb nicht für erforderlich gehalten.

#### 3.5.2.56 **Einwender Nr. 8045**

(Schreiben vom 12.7.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse vernünftig. Die Autobahntrasse führt im Bereich Pocking/Bad Füssing ausschließlich durch Gemeindegebiet der Stadt Pocking. Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist, scheidet eine weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus.

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände, Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Auch wenn im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung durch Lärmwirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte. Auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Beeinträchtigung von

Sichtbeziehungen) oder das Wegenetz (Zerschneidungswirkung) sind nicht so erheblich, dass das Gebiet seinem Naherholungszweck nicht mehr gerecht werden könnte. Die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens sind jedenfalls nicht so schwerwiegend, dass auf das Vorhaben verzichtet werden müsste.

Zum Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase darf auf die Ausführungen hierzu unter 3.4.4.1.4 sowie die vom Vorhabenträger zu beachtende Nebenbestimmung A 3.2.10 in diesem Beschluss verwiesen werden.

Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die nach den festgestellten Planunterlagen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) mit Überschussmassen so zu modellieren, dass auch die Abschirmung in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

Der Vorhabenträger hat anhand des „PC-Berechnungsverfahrens zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“ für vier mit etwa 100 bis 200 m relativ nahe an der A 94 liegende Immissionsorte (3, 30, 60 und 68, siehe Lageplan zum Schallschutz - Unterlage 11.2, Blatt 1T, 2T und 3T) mögliche Belastungen im Prognosejahr 2030 untersucht. 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 nicht zu erwarten. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung durch das Planvorhaben ist nicht zu befürchten. Für den erheblich weiter von der A 94 entfernt liegenden Kurort Bad Füssing können die befürchteten unerträglichen Luftschadstoffbelastungen ausgeschlossen werden (3.4.4.2). Die Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen wurde durch das Landesamt für Umwelt (LfU) überprüft und bestätigt.

#### 3.5.2.57 **CSU-Ortsverband Bad Füssing** (Einwender Nr. 8046)

(Schreiben vom 19.7.2016)

Der CSU-Ortsverband begrüßt das Vorhaben und fordert eine zügige Realisierung der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3).

Der Höhenverlauf der A 94 ist vom Vorhabenträger möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände, Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Auch wenn im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung durch Lärm- auswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte. Auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen) oder das Wegenetz (Zerschneidungswirkung) sind nicht so erheblich, dass das Gebiet seinem Naherholungszweck nicht mehr gerecht werden könnte. Die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens sind jedenfalls nicht so schwerwiegend, dass auf das Vorhaben verzichtet werden müsste.

Zu der Forderung nach Schutz vor Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase darf auf die Ausführungen hierzu unter 3.4.4.1.4 sowie die vom Vorhabenträger zu beachtende Nebenbestimmung A 3.2.10 in diesem Beschluss verwiesen werden.

Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die nach den festgestellten Planunterlagen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWWNr. 6.2.3) mit Überschussmassen so zu modellieren, dass auch die Abschirmung in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

Der Vorhabenträger hat anhand des „PC-Berechnungsverfahrens zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“ für vier mit etwa 100 bis 200 m relativ nahe an der A 94 liegende Immissionsorte (3, 30, 60 und 68, siehe Lageplan zum Schallschutz - Unterlage 11.2, Blatt 1T, 2T und 3T) mögliche Belastungen im Prognosejahr 2030 untersucht. 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 nicht zu erwarten. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung durch das Planvorhaben ist nicht zu befürchten. Für den 2 km von der A 94 entfernt liegenden Kurort Bad Füssing können die befürchteten erheblichen Beeinträchtigungen etwa durch Feinstaub ausgeschlossen werden (3.4.4.2).

Die Autobahnplanung, die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen 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.

### 3.5.2.58 **Einwender Nr. 8047**

(Schreiben vom 5.7.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse vernünftig. Die

Autobahntrasse führt im Bereich Pocking/Bad Füssing ausschließlich durch Gemeindegebiet der Stadt Pocking. Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist, scheidet eine weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus. Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Im weiteren Verlauf ab Bau-km 30+000 bis Prenzing folgt die Plantrasse weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung und nimmt dabei insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing bestmöglich Rücksicht.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländeneiveau. Eine noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände, Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Auch wenn im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung durch Lärm- auswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte. Auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen) oder das Wegenetz (Zerschneidungswirkung) sind nicht so erheblich, dass das Gebiet seinem Naherholungszweck nicht mehr gerecht werden könnte. Die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens sind jedenfalls nicht so schwerwiegend, dass auf das Vorhaben verzichtet werden müsste.



Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt, die nach den festgestellten Planunterlagen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) mit Überschussmassen so zu modellieren, dass auch die Abschirmung in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

Zu den aus dem Deutschen Ärzteblatt zitierten gesundheitlichen Risiken von Lärm wird darauf verwiesen, dass es Sache des Gesetzgebers ist, sich anhand von wissenschaftlichen Erkenntnissen mit den geltenden Grenzwerten auseinanderzusetzen und ggf. über eine Novellierung zu entscheiden.

### 3.5.2.59 **Einwender Nr. 8048**

(Schreiben vom 22.7.2016)

Die Einwender stehen dem Bau der A 94 grundsätzlich positiv gegenüber, fordern aber maximal möglichen Lärmschutz für Bad Füssing.

Die Autobahntrasse führt im Bereich Pocking/Bad Füssing ausschließlich durch Gemeindegebiet der Stadt Pocking. Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist, scheidet eine weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus. Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Im weiteren Verlauf ab Bau-km 30+000 bis Prenzing folgt die Plantrasse weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung und nimmt dabei insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing bestmöglich Rücksicht.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände,

Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Auch wenn im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung durch Lärm- auswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte. Auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen) oder das Wegenetz (Zerschneidungswirkung) sind nicht so erheblich, dass das Gebiet seinem Naherholungszweck nicht mehr gerecht werden könnte. Die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens sind jedenfalls nicht so schwerwiegend, dass auf das Vorhaben verzichtet werden müsste.

Ein Tausch der nördlich der A 94 geplanten 42 ha großen Kiebitz-Ausgleichsfläche A13/CEF mit den etwa 34 ha großen naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen A1/CEF und A5 südlich der Solaranlagen für den Planfeststellungsabschnitt Malching - Kirchham („Stocker-Variante“) kann vom Vorhabenträger nicht verlangt werden, weil die Fläche südlich der A 94 zu klein ist um die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Kiebitz-Population auf der Pockinger Heide kompensieren zu können. Auch die notwendigen Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit der Fläche könnten nicht ausreichend erreicht werden. Die naturschutzfachlichen Eingriffe durch Abgrabungen wären im Vergleich zur Planlösung erheblich stärker und auch Bodendenkmäler wären betroffen. Anzumerken ist, dass der Abschnitt Malching-Kirchham seit Juli 2016 in Bau ist und die planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen (Beschluss vom 27.8.2015) zum Teil bereits umgesetzt wurden bzw. in Ausführung sind.

Die Autobahndirektion Südbayern hat aber zugesagt, die nach den festgestellten Planunterlagen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) mit Überschussmassen so zu modellieren, dass auch die Abschirmung in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

#### 3.5.2.60 **Einwender Nr. 8049**

(Schreiben vom 21.7.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse vernünftig. Die Autobahntrasse führt im Bereich Pocking/Bad Füssing ausschließlich durch Gemeindegebiet der Stadt Pocking. Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist, scheidet eine weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus. Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die

Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Im weiteren Verlauf ab Bau-km 30+000 bis Prenzing folgt die Plantrasse weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung und nimmt dabei insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing bestmöglich Rücksicht.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländenniveau. Eine noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände, Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Auch wenn im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung durch Lärmauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte. Auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen) oder das Wegenetz (Zerschneidungswirkung) sind nicht so erheblich, dass das Gebiet seinem Naherholungszweck nicht mehr gerecht werden könnte. Die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens sind jedenfalls nicht so schwerwiegend, dass auf das Vorhaben verzichtet werden müsste.

Die Autobahndirektion Südbayern hat aber zugesagt, die nach den festgestellten Planunterlagen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWVNr. 6.2.3) mit Überschussmassen so zu modellieren, dass auch die Abschirmung in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

Zu den aus dem Deutschen Ärzteblatt zitierten gesundheitlichen Risiken von Lärm wird darauf verwiesen, dass es Sache des Gesetzgebers ist, sich anhand von wissenschaftlichen Erkenntnissen mit den geltenden Grenzwerten auseinanderzusetzen und ggf. über eine Novellierung zu entscheiden.

**3.5.2.61 Vereinigung Selbständiger Physiotherapeuten Bad Füssing (Einwender Nr. 8050)**

(Schreiben vom 19.7.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse vernünftig. Die Autobahntrasse führt im Bereich Pocking/Bad Füssing ausschließlich durch Gemeindegebiet der Stadt Pocking. Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist, scheidet eine weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus. Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Im weiteren Verlauf ab Bau-km 30+000 bis Prenzing folgt die Plantrasse weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung und nimmt dabei insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing bestmöglich Rücksicht.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände, Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Auch wenn im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung durch Lärm- auswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte. Auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen) oder das Wegenetz (Zerschneidungswirkung) sind nicht so erheblich, dass das Gebiet seinem Naherholungszweck nicht mehr gerecht werden könnte. Die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens sind jedenfalls nicht so schwerwiegend, dass auf das Vorhaben verzichtet werden müsste.

Die Autobahndirektion Südbayern hat aber zugesagt, die nach den festgestellten Planunterlagen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWWNr. 6.2.3) mit Überschussmassen so zu modellieren, dass auch die Abschirmung in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

3.5.2.62 **Wählergemeinschaft "Einigkeit" Bad Füssing – Safferstetten** (Einwender Nr. 8051)

(Schreiben vom 16.7.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse vernünftig. Die Autobahntrasse führt im Bereich Pocking/Bad Füssing ausschließlich durch Gemeindegebiet der Stadt Pocking. Wie bereits oben unter 3.4.2 ausgeführt ist, scheidet eine weiter von Bad Füssing entfernt liegende Trassenführung der Autobahn aus. Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttermassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden. Im weiteren Verlauf ab Bau-km 30+000 bis Prenzing folgt die Plantrasse weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung und nimmt dabei insbesondere auf die vorhandene Bebauung Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing bestmöglich Rücksicht.

Der Höhenverlauf der A 94 ist möglichst rücksichtsvoll gewählt. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000 verläuft die Autobahngradiente etwa 2 Meter unter Geländenniveau. Eine noch tiefer liegende Gradiente bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Die 16. BImSchV legt in § 2 die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest. Einem Kurort oder dem umliegenden Gebiet eines Kurortes ist in der Verkehrslärmschutzverordnung keine eigene Schutzkategorie zugeordnet. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen über die Anforderungen der 16. BImSchV hinaus (wie eine Einhausung, zusätzliche Lärmschutzwälle/-wände, Flüsterasphalt, Lkw-Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen) können vom Vorhabenträger nicht verlangt werden.

Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

Es wird aber nicht verkannt, dass die Naherholungsqualität des umliegenden Gebietes eng mit einem Kurort verbunden ist und auch Auswirkungen auf den Umgriff des Kurortes in die Abwägung einzubeziehen sind. Auch wenn im näheren Trassenbereich Beeinträchtigungen in der Erholungsnutzung durch Lärmauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, sind diese dennoch nicht so gravierend, dass das umliegende Gebiet seine Erholungsfunktion für Kurgäste, Besucher und Anwohner nicht mehr erfüllen könnte. Auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen) oder das Wegenetz (Zerschneidungswirkung) sind nicht so erheblich, dass das Gebiet seinem Naherholungszweck nicht mehr gerecht werden könnte. Die nachteiligen Auswirkungen des Bauvorhabens sind jedenfalls nicht so schwerwiegend, dass auf das Vorhaben verzichtet werden müsste.

Die Autobahndirektion Südbayern hat aber zugesagt, die nach den festgestellten Planunterlagen im Bereich des früheren Standortübungsplatzes zwischen A 94 und den bestehenden Ausgleichsflächen des Solarparks vorgesehene Gestaltungsfläche G3 (BWWNr. 6.2.3) mit Überschussmassen so zu modellieren, dass auch die Abschirmung in Richtung Süden (Angering, Bad Füssing) verbessert wird (A 3.9.1).

### 3.5.2.63 **Einwender Nr. 8052**

(Schreiben vom 11.7.2016)

Der Neubau der Bundesautobahn A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist notwendig (3.3) und in Form der planfestgestellten Trasse aus den bereits dargelegten Gründen vernünftig (3.4.2). Am Beginn der Planfeststellung im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Kirchham/Pocking hat der Vorhabenträger entsprechend der Maßgabe 2.5 der landesplanerischen Beurteilung die Autobahntrasse von Pocking abgerückt und weiter nach Süden in das frühere Standortübungsplatzgelände hinein gelegt. Die Wahllinie der Raumordnung würde erst etwa 1 km später als die Plantrasse von der bestehenden B 12 abschwenken und am nördlichen Rand des Standortübungsplatzes entlang laufen. Der Vorhabenträger hat die früher bereits im Eigentum der öffentlichen Hand liegenden großen Flächen -diese waren zwischenzeitlich weiterveräußert- zurück erwerben können und will auf den Flächen auch die für den Autobahnbau notwendigen Schüttmassen gewinnen. Nach dem Abbau soll die Fläche als Ausgleichsmaßnahme umgestaltet werden. Bei dieser Lösung kann die Grundinanspruchnahme aus Privateigentum insgesamt erheblich reduziert werden.

Im Bereich zwischen der Autobahnanschlussstelle PA 58 und Oberindling/Niederindling nimmt die Plantrasse insbesondere auf die vorhandene Bebauung

Haid, Angering und Zwicklarn (Bad Füssing), Haidzing, Pram, Wollham, Pfaffing, Edt, Spitzöd, Wolfing, Prenzing, Pimshof, Schlupfing sowie Oberindling/Niederindling bestmöglich Rücksicht und entspricht ab Bau-km 30+000 bis Prenzing weitgehend dem Verlauf der Wahllinie der Raumordnung.

Der Höhenverlauf der A 94 ist vom Vorhabenträger möglichst rücksichtsvoll gewählt worden. Zwischen Bau-km 28+300 und Bau-km 33+000, also auch im Bereich des Wohn- und Appartementhauses, verläuft die Autobahngradienten etwa 2 Meter unter Geländeniveau. Eine noch tiefer liegende Gradienten bzw. eine schonendere Gestaltung ist aufgrund der (im Erläuterungsbericht unter 4.1.3 aufgezeigten) Trassierungszwangspunkte und einer wirtschaftlichen Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen bei Einhaltung eines ausgewogenen Höhenverlaufs der Autobahn nicht möglich.

Nach den festgestellten Planunterlagen sind von Bau-km 30+085 bis Bau-km 33+310 auf der Südseite der A 94 3 m hohe (über Gelände) Seitenablagerungen von überschüssigem Oberboden vorgesehen (siehe Planunterlage 11.2, 2T). Mit diesen Erdwällen wird sichergestellt, dass dort im Prognosejahr 2030 bei allen Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind. Für das etwa 225 m südöstlich der A 94 liegende Anwesen mit Appartementhaus in Haid (Immissionspunkt 19) ergeben sich durch den Neubau der A 94 bei Berücksichtigung der Seitenablagerungen für das Prognosejahr 2030 Beurteilungspegel von 53 dB(A) am Tage und 51 dB(A) in der Nacht. Diese liegen unter den Grenzwerten.

Es handelt sich um Außenbereich, es gelten also die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Der Vorhabenträger kann deshalb zu den geforderten zusätzlichen aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht verpflichtet werden.

Anzumerken ist, dass der Vorhabenträger entsprechend den Planunterlagen einen 3 m hohen Erdwall (über Gelände) aus Überschussmassen herstellen wird. Bei der schalltechnischen Berechnung wurde die Höhe des Erdwalles um 50 cm niedriger angesetzt, um auch bei möglicherweise auftretenden Setzungen auf der sicheren Seite zu sein.

Zum Schutz vor Baulärm während der Bauphase wird auf die Ausführungen hierzu unter 3.4.4.1.4 sowie die vom Vorhabenträger zu beachtende Nebenbestimmung A 3.2.10 in diesem Beschluss verwiesen.

Der Verkehr auf der Staatsstraße 2117, die bei Haid/Pram nicht an die A 94 angebunden sondern über die Autobahn überführt wird, wird nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Kurzak nach dem Bau der A 94 und bei Berücksichtigung der geplanten Verlegung der St 2117 (Westumfahrung Pocking) im Prognosejahr 2030 auf 2.100 Kfz/Tag zurückgehen. Ohne A 94 wären mit 4.100 Kfz/Tag erheblich mehr Fahrzeuge zu erwarten. Die Lärmsituation im Zuge der Staatsstraße wird vorhabenbedingt also verbessert. Vom Fach-Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung wurden die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers geprüft und bestätigt.

### **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 Kirchham und Pocking (A 3) einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum und Betriebe und alle anderen angesprochenen Belange gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung in der Tekturfassung vom 10.3.2016 als vernünftig und verhältnismäßig.

Die vorstellbaren Varianten der A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) 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 BayStrWG) unmittelbar bestimmte Gewährleistungsansprüche gegen den jetzigen Straßenbaulastträger.

Das Staatliche Bauamt Passau hat bereits im Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt Malching - Kirchham 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**

Für den Bau der A 94 zwischen München und Pocking (A 3) ist nach dem gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016, BGBl. I S. 3354) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

### **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 diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner 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) 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 Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Beschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt ab dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Die Klage bzw. der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage kann auch durch Übermittlung elektronischer Dokumente erhoben werden. Sie müssen mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz versehen werden. Die Zuleitung an das Gericht hat über das Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach - EGVP - zu erfolgen.

Bei der Übermittlung elektronischer Dokumente sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter [www.egvp.de](http://www.egvp.de) aufgeführt.

Landshut, 19.7.2018  
Regierung von Niederbayern



gez.  
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, Neuhaus a. Inn, im Markt Ruhstorf a. d. Rott 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.