

Aktenzeichen: 32-4354.11-18/A 92

## **Regierung von Niederbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**Bundesautobahn A 92  
Landshut – Deggendorf**

**Neubau der Autobahnanschlussstelle Plattling-Mitte  
von Betr.-km 126,335 bis Betr.-km 127,258  
(Station: A 92\_560\_3,141 bis A 92\_560\_4,064**

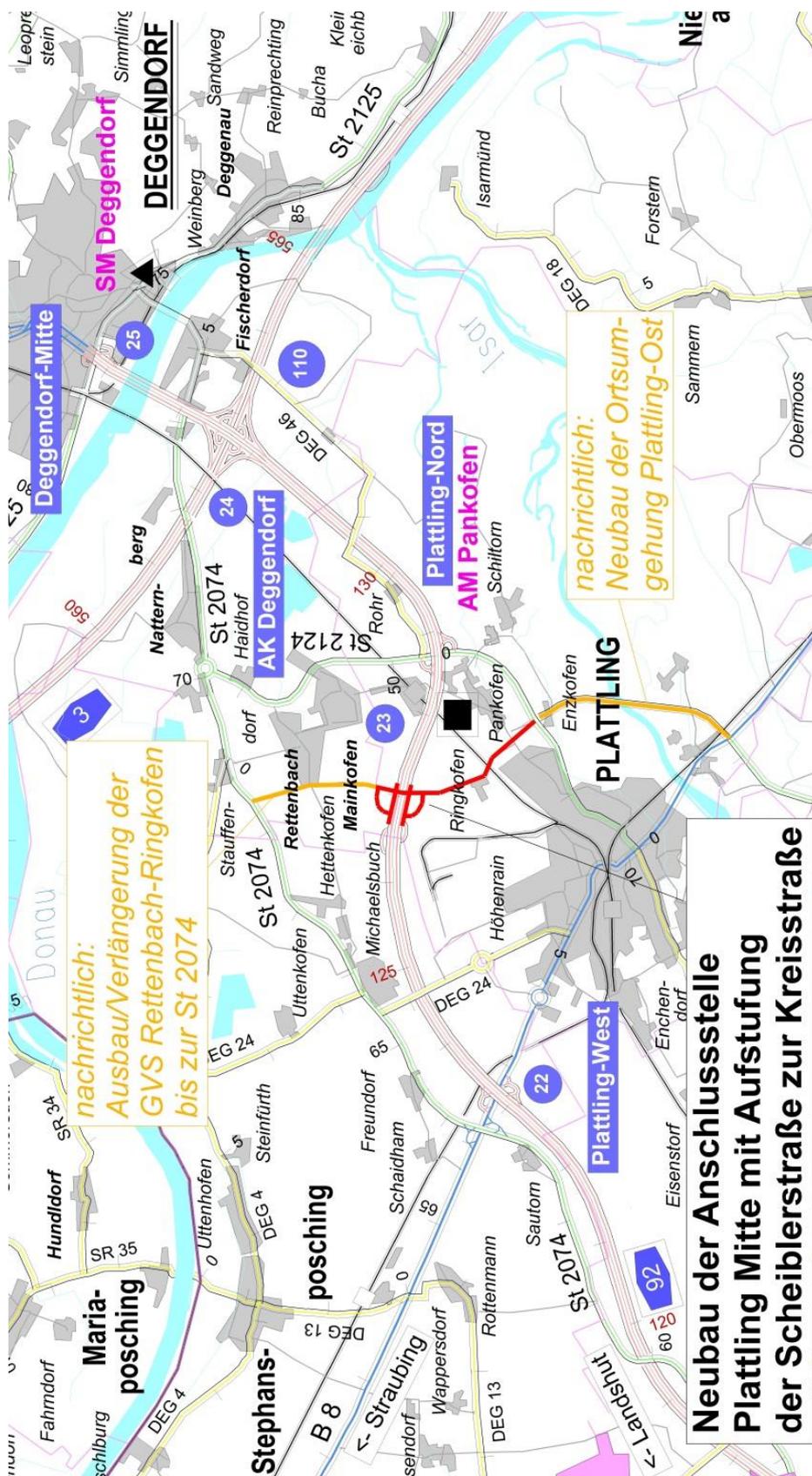
**mit  
Aufstufung der Scheiblerstraße zur Kreisstraße**

**Landshut, 18.07.2019**

## Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
Inhaltsverzeichnis	2
Skizze des Vorhabens	4
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	5
<b>A Tenor</b>	<b>7</b>
1. Feststellung des Plans	7
2. Festgestellte Planunterlagen	7
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	9
3.1 Unterrichtungspflichten	9
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	9
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz, Bodenschutz	10
3.4 Verkehrslärmschutz	12
3.5 Landwirtschaft	13
3.6 Sonstige Nebenbestimmungen	13
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	14
4.1 Gegenstand / Zweck	14
4.2 Plan	14
4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen	14
5. Straßenrechtliche Verfügungen	15
6. Entscheidungen über Einwendungen	15
6.1 Anordnungen / Zusagen / Vereinbarungen	15
6.2 Zurückweisungen	16
7. Kostenentscheidung	16
<b>B Sachverhalt</b>	<b>17</b>
1. Beschreibung des Vorhabens	17
2. Vorgängige Planungsstufen	17
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	18
<b>C Entscheidungsgründe</b>	<b>21</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	21
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	21
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	21
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	22
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	22
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens	22

2.1.2	Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	22
2.1.3	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen	23
2.1.4	Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen	23
2.1.5	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	31
2.1.6	Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten sowie wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen	31
2.2	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG a. F.)	31
3.	Materiell-rechtliche Würdigung	32
3.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	32
3.2	Planrechtfertigung, Planungsziel	32
3.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	38
3.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	38
3.3.2	Alternativen/Varianten	38
3.3.2.1	Zusätzliche Anschlussstelle	38
3.3.2.2	Alternative Lage und Ausgestaltung der Autobahnanschlussstelle	39
3.3.2.3	Gesamtbewertung	39
3.3.3	Ausbaustandard	39
3.3.4	Verkehrslärmschutz	40
3.3.5	Schadstoffbelastung, Luftreinhaltung	46
3.3.6	Bodenschutz	47
3.3.7	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	48
3.3.7.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen	48
3.3.7.2	Artenschutz	49
3.3.7.3	Eingriffsregelung	58
3.3.8	Gewässerschutz	64
3.3.8.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	64
3.3.8.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	64
3.3.9	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	65
3.3.10	Kommunale Belange	66
3.3.11	Sonstige öffentliche Belange	67
3.3.11.1	Kreuzungsrecht	67
3.3.11.2	Ver-/Entsorgungsunternehmen	68
3.3.11.3	Denkmalschutz	69
3.3.11.4	Kreuzung mit Bahnlinien	70
3.3.11.5	Sonstiges	70
3.4	Private Einwendungen	70
3.4.1	Allgemeine Bemerkungen zu grundsätzlichen Punkten	70
3.4.2	Einzelne Einwender	74
3.5	Gesamtergebnis	85
3.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	86
4.	Kostenentscheidung	86
	Rechtsbehelfsbelehrung	87
	Hinweis zur Auslegung des Plans	88



## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaferR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.11-18/A 92

**Vollzug des FStrG;  
Bundesautobahn A 92, Landshut - Deggendorf;  
Neubau der Autobahnanschlussstelle Plattling-Mitte von Betr.-km 126,335 bis Betr.-km 127,258 (Station: A 92\_560\_3,141 bis A 92\_560\_4,064) mit Aufstufung der Scheiblerstraße zur Kreisstraße im Gebiet der Stadt Plattling und der Stadt Deggendorf (Landkreis Deggendorf)**

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Tenor**

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

Der Plan für den Neubau der Autobahnanschlussstelle Plattling-Mitte im Zuge der Bundesautobahn A 92 von Betr.-km 126,335 bis Betr.-km 127,258 mit Aufstufung der Scheiblerstraße zur Kreisstraße wird mit den aus Ziffern A 3 und A 6 dieses Beschlusses sowie aus den Tekturen und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

#### **2. Festgestellte Planunterlagen**

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1 T	Erläuterungsbericht vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017, mit <u>Roteintragungen</u>	
2	Übersichtskarte vom 30.06.2014 (nachrichtliche Anlage)	1 : 100.000
3 Blatt 1 T	Übersichtslageplan vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017	1 : 5.000
5 T	Lageplan vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017	1 : 1.000
6 Blatt 1 T	Höhenplan Bundesautobahn A 92 vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017	1 : 1.000/100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6 Blatt 2 T	Höhenplan GVS Rettenbach - Ringkofen (Scheiblerstraße) vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017	1 : 1.000/100
6 Blatt 3	Höhenplan Anschluss Fahrtrichtung Deggendorf vom 30.06.2014	1 : 1.000/100
6 Blatt 4	Höhenplan Anschluss Fahrtrichtung Landshut vom 30.06.2014	1 : 1.000/100
10.1 Blatt 1 T	Grunderwerbsplan vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017	1 : 1.000
10.2 T	Grunderwerbsverzeichnis vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017	
11 T	Regelungsverzeichnis vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017, mit <u>Roteintragungen</u>	
12 T	Widmungsplan vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017	1 : 25.000
14 Blatt 1	Regelquerschnitt Bundesautobahn A 92 vom 30.06.2014	1 : 100
14 Blatt 2	Regelquerschnitt GVS Rettenbach - Ringkofen (Scheiblerstraße) vom 30.06.2014	1 : 50
14 Blatt 3	Regelquerschnitt einstreifige Anbindungsrampen vom 30.06.2014	1 : 50
14 Blatt 4	Regelquerschnitt zweistreifige Anbindungsrampen vom 30.06.2014	1 : 50
17 T	Ergebnisse immissionstechnische Untersuchungen vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017 mit <u>Roteintragungen</u>	
18.1 T	Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017	
18.2 Blatt 1	Systemskizze Versickeranlage vom 30.06.2014	1 : 250/100
18.2 Blatt 2 T	Einzugsflächenplan vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017	1 : 1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
19.1 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017	
19.2 Blatt 1 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan vom 30.06.2014 in der Fassung der Tektur vom 10.03.2017	1 : 1.000
19.2 Blatt 2 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan vom 30.06.2014 in Form der Tektur vom 10.03.2017	1 : 1.000
19.2 Blatt 3	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan (CEF1) in Form der Tektur vom 10.03.2017	1 : 2.000
19.3 T	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 30.06.2014 in Form der Tektur vom 10.03.2017	
19.4	Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 10.03.2017 mit <u>Roteintragung</u>	

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

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH mindestens sechs Monate vorher.
- 3.1.2 Der Bayernwerk Netz GmbH, Netzcenter Vilshofen mindestens sechs Monate vorher.
- 3.1.3 Der Bayernwerk AG, Servicegruppe „Service Kommunikationstechnik Oberpfalz“ mindestens vier Wochen vorher.
- 3.1.4 Der Energienetze Bayern GmbH & Co.KG mindestens sechs Monate vorher.
- 3.1.5 Den Stadtwerken Plattling mindestens vier Wochen zuvor.

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

- 3.2.1 Der Vorhabenträger hat sich über die exakte Lage der Telekommunikations-einrichtungen zu vergewissern. Aktuelle Informationen sind vom Vorhabenträger bei von der Telekom benannten Stellen einzuholen.

Die Kabelschutzanweisung für Telekommunikationseinrichtungen ist bei den Bauarbeiten zu beachten. Der Vorhabenträger hat bauausführende Firmen entsprechend anzuweisen.

- 3.2.2 Bei Arbeiten im Gefährdungsbereich des Fernmeldekabels (je 1 m beiderseits der Trasse), ist der genaue Verlauf, insbesondere die Tiefe, durch Graben von Suchschlitzen in Handschachtung festzustellen. Beiderseits der Kabeltrasse ist ein je 2,5 m breiter Streifen von einer Bepflanzung mit Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern freizuhalten. Das Merkblatt Kabelschutzanweisung ist zu beachten.
- 3.2.3 Nach Bauende hat der Vorhabenträger eine Vermessung zu veranlassen. Dabei sind die (verlegten) Leitungen einzubeziehen. Das Ergebnis ist den Spartenägern binnen 6 Monaten nach Fertigstellung zur Verfügung zu stellen.
- 3.2.4 Böschungen sind unverzüglich durch geeignete Maßnahmen (z.B. Bepflanzung) gegen Erosion zu sichern.
- 3.2.5 Bodengefährdende Betriebsmittel dürfen nur so gelagert oder eingesetzt werden, dass keine Gefahr der Kontamination für angrenzende Flächen entsteht.
- 3.2.6 Die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS) sind einzuhalten.
- 3.2.7 Die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm -Geräuschimmissionen- ist zu beachten.

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

- 3.3.1 Informationen zu Baubeginn und Bauende:  
Der Vorhabenträger hat den Beginn der Baustelleneinrichtung, den Beginn der Baumaßnahme, den Beginn der landschaftsgestaltenden Maßnahmen und deren jeweilige Beendigung folgenden Stellen mit einem Vor- bzw. Nachlauf von zwei Wochen anzuzeigen:
- Planfeststellungsbehörde
  - Höhere Naturschutzbehörde
  - Untere Naturschutzbehörde
  - Stadt Plattling.

Zeitraum für die Herstellung und Entwicklungspflege:

Die Ausgleichsflächen müssen zur Verfügung stehen, solange der Eingriff wirkt. Zur Erreichung und zur Aufrechterhaltung des Entwicklungsziels sind die Kompensationsflächen dauerhaft zu unterhalten.

Zustandsberichte / gemeinsame Schlussbegehung:

Der Vorhabenträger hat den Abschluss der Herstellung der Maßnahme sowie den Grad der Erreichung des Entwicklungsziels nachfolgenden Stellen nach Abschluss der Herstellungspflege und alle fünf Jahre bis zum Erreichen des Entwicklungsziels der CEF- und Kompensationsmaßnahmen spätestens zum jeweiligen Jahresende anzuzeigen (§ 10 BayKompV).

- Planfeststellungsbehörde
- Höhere Naturschutzbehörde
- Untere Naturschutzbehörde
- Stadt Plattling.

Der Vorhabenträger lädt dazu die untere oder höhere Naturschutzbehörde zu einer Struktur- und Pflegekontrolle (s. Vollzugshinweise zur BayKompV für den staatlichen Straßenbau) ein, bei der festzustellen ist, in welchem Grad die planfestgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen a) durchgeführt worden sind und b) welches Entwicklungsziel erreicht werden kann bzw. erreicht wurde.

Gegebenenfalls ist ein Folgetermin zu terminieren. Die Terminvereinbarung hierzu soll mit den o. g. Anzeigen der Maßnahmenumsetzung erfolgen. Das Prüfergebnis ist zu dokumentieren (mit Lageplan und Fotodokumentation) und der unteren und höheren Naturschutzbehörde sowie der Zulassungsbehörde bis jeweils Jahresende nach dem gemeinsamen Termin unaufgefordert zur Kenntnis zu geben. Vollzugsdefizite können zu aufsichtlichen Schritten führen.

Ökoflächenkataster (ÖFK)-Eintragung:

Der Vorhabenträger hat die planfestgestellten Ausgleichsflächen gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan an das Ökoflächenkataster (ÖFK) beim Bayerischen Landesamt für Umwelt zu melden (ggf. über BLOKAT). Die Eintragung ins ÖFK oder in das BLOKAT-System ist spätestens acht Wochen nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses der Planfeststellungsbehörde sowie der höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Niederbayern unaufgefordert anzuzeigen.

3.3.2 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 19.1 T bis 19.3 T), der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung und diesem Beschluss aufgeführten Vermeidungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen, näher beschrieben in den Maßnahmenblättern, sind umzusetzen.

Soweit zur Ansaat „Landschaftsrassen“ vorgesehen ist, dürfen auch naturfachlich höherwertige Ansaaten wie Magerrasen, Kräuter oder Blühpflanzen erfolgen, soweit nicht die Sicherheit des Verkehrs oder Erosionsschutzgründe dagegenstehen.

Die Maßnahmenbeschreibung für die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme CEF 1 wird um folgende Punkte konkretisiert:

- Maßnahmenziel: Förderung der Segetalarten (Ackerbegleitflora).
- Maßnahmenbeschreibung:
  - Reduzierung der regulären Saatgutmenge auf max. 50 – 70 % der landwirtschaftlichen Kultur bei gleichzeitiger Anreicherung des Saatguts um standorttypische Segetalarten.
  - Verzicht von bodenumbrechenden Bearbeitungsmethoden.
  - Verzicht von Bodenbearbeitung, einschließlich mechanischer Unkrautbekämpfung im Zeitraum von 15.03. bis 01.07. (in Abhängigkeit der ausgesäten Segetal-Zielarten ggf. bis 31.07.); ebenso Verzicht auf Kalkung und Bewässerung.

Dies ist bei der Ausführung und Planung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme CEF1 zu berücksichtigen.

3.3.3 Die Ausführungsplanung für die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme CEF 1 ist mit der Energienetze Bayern GmbH & Co.KG abzustimmen.

3.3.4 Die Vorgaben der Schutzgebietsverordnung des Wasserschutzgebietes „Moos“ sind bei der Ausführung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme CEF 1 zu beachten.

3.3.5 Der Vorhabenträger hat der Genehmigungsbehörde, dort höhere Naturschutzbehörde, und der unteren Naturschutzbehörde für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die auf Grundstücken Dritter durchgeführt werden, welche jedoch nicht selbst durch diesen Planfeststellungsbeschluss entsprechend verpflichtet sind, eine Vereinbarung nach § 9 Abs. 5 BayKompV vorzulegen, es sei denn der Dritte ist ein staatlicher oder kommunaler Träger. Jährlich (bis spätestens 31.12.) ist je eine nachvollziehbare Dokumentation der Bereitstellung der erforderlichen Flächen und der durchgeführten Maßnahmen vorzulegen. In

Bezug auf die CEF-Maßnahmen muss die Erstvereinbarung einen Zeitraum von mindestens drei Jahren umfassen. Die Fortführungsmöglichkeiten bis zum 25. Jahr sind darzulegen. Zudem muss Inhalt der Vereinbarung sein, dass bei einem Auslaufen oder sonstigen Beendigung der Vorhabenträger mindestens 9 Monate Übergangszeit erhält, in denen er eine Anschlussmaßnahme suchen und aufbauen kann. Statt der Vereinbarung kann eine Absicherung im Grundbuch per Dienstbarkeit erfolgen.

- 3.3.6 Der Vorhabenträger hat eine qualifizierte ökologische Baubegleitung zu bestellen und der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Deggendorf vor Baubeginn zu benennen. Die ökologische Baubegleitung hat darauf zu achten, dass die landschaftspflegerischen Maßnahmen durchgeführt werden und trägt Sorge dafür, dass keine Schäden an bestimmten Arten und natürlichen Lebensräumen gemäß § 19 BNatSchG eintreten. Für die Durchsetzung dieser Ziele erforderliche Vorschläge hat die ökologische Baubegleitung dem Vorhabenträger zu unterbreiten, dieser hat dafür Sorge zu tragen, dass die Umsetzung gelingt.  
Der Vorhabenträger hat eine Dokumentation (Begehungs- und Besprechungsprotokolle) der ökologischen Baubegleitung zeitnah zu den Baufortschritten, mindestens jedoch jeweils am Jahresende, der unteren Naturschutzbehörde und der höheren Naturschutzbehörde, sowie nach Abschluss des Vorhabens zur Kenntnis vorzulegen.  
Die ökologische Baubegleitung ist vertraglich so zu gestalten, dass eine direkte Kontaktaufnahme zu den Behörden möglich ist.  
Bei Bedarf sind der höheren Naturschutzbehörde die vorliegenden Planungs- und Bestandsdaten auch in digitaler Form zur Verfügung zu stellen.
- 3.3.7 Die Rodung von Gehölzen und Eingriffe in Hecken dürfen nur außerhalb des Zeitraums 1. März bis 30. September bzw. nach den Vorgaben des LBP sowie dieses Beschlusses erfolgen.
- 3.3.8 Die maßnahmebedingte Ausbreitung und Etablierung invasiver Neophyten, etwa durch Verunreinigung von Baufahrzeugen, offenen Boden, fehlende Mahd usw., ist soweit wie möglich zu verhindern (§ 40 a ff. BNatSchG); bei gesundheitsgefährdenden Arten auch mit erhöhtem Aufwand.
- 3.3.9 Die Gefahr von Florenverfälschungen durch das Ausbringen gebietsfremder Pflanzen ist zu vermeiden. Bei Anpflanzungen sind weit überwiegend Samen und Gehölzarten zu verwenden, die in den betroffenen Gemeindegebieten von Natur aus verbreitet sind; im Übrigen gebietseigene Arten. Auf Weißdorn ist zu verzichten.
- 3.3.10 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiootope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- 3.3.11 Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.12 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

#### **3.4 Verkehrslärmschutz**

Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der mindestens den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{St10}$  von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

### **3.5 Landwirtschaft**

- 3.5.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
- 3.5.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.5.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.5.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.5.5 Der Ausbau und die Lagerung von Oberboden müssen getrennt nach Ober- und Unterboden sowie bei genügend abgetrocknetem Zustand erfolgen. Die DIN 19731 ist zu beachten. Vor einer landwirtschaftlichen Wiedernutzung sind diese Flächen durch Lockerungsmaßnahmen ordnungsgemäß herzurichten und zu stabilisieren. Die Zwischenlager dürfen nicht verdichtet werden und die maximale Mietenhöhe sollte nicht mehr als 2 m betragen. Ggf. sind die Mieten zu begrünen und Maßnahmen zur Verhinderung von Samenflug durch aufkommende Unkräuter zu treffen.  
Bei der Rekultivierung von Straßen ist auf eine vollständige Entfernung des Aufbruchmaterials incl. Bankette zu achten, insbesondere wenn die Flächen wieder landwirtschaftlich genutzt werden sollen.

### **3.6 Sonstige Nebenbestimmungen**

- 3.6.1 Bodendenkmäler
- 3.6.1.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.6.1.2 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 (mindestens drei Monate vor Baubeginn) in seinen Bauablauf ein.
- 3.6.1.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

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

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

### 3.6.2 Vollzugskontrolle

Zur Vollzugskontrolle ist die Fertigstellung des genehmigten Bauvorhabens der Planfeststellungsbehörde, der höheren und der unteren Naturschutzbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt schriftlich anzuzeigen. Mit dieser Anzeige ist vom Vorhabenträger zu erklären, dass er die mit dem Planfeststellungsbeschluss genehmigten Bauwerke ordnungsgemäß errichtet und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat. Sofern einzelne Nebenbestimmungen noch nicht erfüllt wurden, ist dies gesondert aufzuführen und zu begründen. In diesem Fall ist spätestens zum Ende des nachfolgenden Kalenderjahrs erneut, ggf. wiederholt, zu berichten. Der Betrieb darf grundsätzlich erst mit Erfüllung der bis dahin auferlegten Nebenbestimmungen aufgenommen werden.

## 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

### 4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers im Bereich der Autobahnanschlussstelle Plattling-Mitte (A 92/Gemeindeverbindungsstraße Rettenbach - Ringkofen) bei Betr.-km 126,335 bis 127,258 über eine Sickermulde und 3 Sickerschächte in das Grundwasser erteilt.

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

### 4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen für den Neubau der Autobahnanschlussstelle Plattling-Mitte vom 30.06.2014 in Form der Tektur vom 10.03.2017 zugrunde.

### 4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen

#### 4.3.1 Einleitungsmengen

Das Niederschlagswasser darf über eine Sickermulde und 3 Sickerschächte in einer Menge von 45 l/s in das Grundwasser eingeleitet werden.

#### 4.3.2 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.

#### 4.3.3 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 beim Landratsamt Deggendorf anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

Sollten bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. wassergefährdende Stoffe in die Mulden oder die Sickerschächte gelangt sein, oder besteht der Verdacht hierauf, ist dies unverzüglich der nächsten Polizeidienststelle und der Kreisverwaltungsbehörde zu melden.

#### 4.3.4 Absetzbecken, Sickermulden und –schächte, Sonstiges

Das Absetzbecken ist in geeigneter Weise abzudichten, falls sich auf der Gründungssohle keine ausreichende Dicke der bindigen Deckschicht nachweisen lassen sollte. Dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf ist vor der Ausführung ein Vorschlag zur Prüfung vorzulegen. Die Abläufe dürfen nur 1,0 m unter der gestauten Wasseroberfläche liegen.

Die Sickermulde muss mit einer Gesamtfläche von mindestens 1.500 m<sup>2</sup> errichtet werden. Der  $k_f$ -Wert der Filterlage ist auf  $5 \times 10^{-5}$  m/s einzustellen. Die Muldenbasis ist eben herzustellen. Die Durchdringung der bindigen Deckschicht unter der Mulde darf 200 m<sup>2</sup> nicht überschreiten.

Die Sickerschächte sind mit Filtersäcken nachzurüsten. Vor den bestehenden Sickerschächten der Einzugsfläche 1c ist ein Absetzschacht zu errichten. Am Ablauf ist eine Tauchwand zur Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten vorzusehen. Der Arbeitsraum um die Schächte muss mit dem anstehenden bindigen Erdreich verfüllt werden.

Die Filtersäcke sind regelmäßig, mindestens aber jährlich, aus den Schächten herauszunehmen und dann zu reinigen oder im Fall einer erheblich eingeschränkten Funktionsfähigkeit durch neue Filter zu ersetzen.

### 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 Regelungsverzeichnis für den Neubau der Autobahnanschlussstelle und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

### 6. Entscheidungen über Einwendungen

#### 6.1 Anordnungen / Zusagen / Vereinbarungen

- 6.1.1 Zur Erdgashochdruckleitung DN 300, Kreuzungspunkt bei A 92-Betriebskilometer 127,040, derzeitiger Betreiber Energienetze Bayern GmbH & Co.KG, haben die Beteiligten eine Vereinbarung vom 17.04.1998 bzw. 27.04.1998 geschlossen. Insoweit ist die dingliche Sicherung erst bei Einziehung der Straße gem. § 15 der Vereinbarung veranlasst. Soweit die Leitung durch die Verlegung auf neuen, nicht dem Straßenkörper der A 92 zuzurechnenden Flächen zu liegen kommt, hat der Vorhabenträger die dingliche Sicherung zugesagt. Sollte wider Erwarten diese Vereinbarung nicht genügen, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

Vom Vorhabenträger wurde zugesagt für die Leitungsverlegung den Zeitraum außerhalb der Heizperiode zu berücksichtigen. Weiter hat der Vorhabenträger zugesagt im Bereich des südlichen Auffahrtsastes der Anschlussstelle eine Zufahrt zu errichten, um die Erreichbarkeit der Gasleitung sicherzustellen. Eine Mindestüberdeckung der Gasleitung von 1 m über Rohroberkante in diesem Bereich wurde vom Vorhabenträger zugesichert. Außerdem wurde zugesagt im Bereich der Leitungstrassen die sich aus dem technischen Regelwerk ergebenden Einschränkungen der Bepflanzung zu berücksichtigen.

6.1.2 Der Vorhabenträger hat zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung für die Kreuzung von Ver- und Versorgungsleitungen der Stadtwerke Plattling mit der umverlegten Gashochdruckleitung die Schutzabstände einzuhalten und durch Vermessung nachzuweisen.

## **6.2 Zurückweisungen**

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

## **7. Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

## **B Sachverhalt**

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

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Freistaat Bayern, dieser vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern, beabsichtigt, auf Initiative der Städte Plattling und Deggendorf, sowie der Gemeinde Stephansposching und des Landkreises Deggendorf zwischen den Autobahnanschlussstellen Plattling-West und Plattling-Nord an der A 92 im Bereich der bestehenden Kreuzung der A 92 mit der Gemeindeverbindungsstraße Rettenbach – Ringkofen eine neue (weitere) Autobahnanschlussstelle zu bauen. Gleichzeitig soll die Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Rettenbach – Ringkofen im Bereich der Stadt Plattling (Scheiblerstraße) bis zur neu zu schaffenden Anschlussstelle zur Kreisstraße aufgestuft werden.

Das Vorhaben umfasst den Bau der Autobahnanschlussstelle im Bereich der bestehenden Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Rettenbach – Ringkofen mit den notwendigen Anpassungen der Gemeindeverbindungsstraße. Die neue Anschlussstelle ist als „halbes Kleeblatt“ mit zwei Rampen im nordwestlichen und südwestlichen Quadranten der Kreuzung zwischen A 92 und GVS Rettenbach - Ringkofen geplant. Insgesamt werden vier Äste (beidseits jeweils ein Einfahrts- und ein Ausfahrtsast) mit einer Gesamtlänge von ca. 1,0 km an die A 92 angebaut. Zur Aufnahme der neuen Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen werden die vorhandenen Fahrbahnen der A 92 jeweils auf einer Länge von ca. 1.000 m verbreitert. Die bestehenden Parkplätze „Michaelsbuch“ werden aufgrund der zu geringen Abstände zur Neubaumaßnahme geschlossen und zurückgebaut. Die derzeit noch als GVS gewidmete Straße zwischen Rettenbach und Ringkofen wird im Bereich der Anbindung der Anschlussstellenäste zur Anlage von zwei Linksabbiegestreifen auf einer Länge von ca. 330 m verbreitert. Das bestehende Brückenbauwerk der GVS Rettenbach – Ringkofen bleibt von der Baumaßnahme mit Ausnahme der Anpassung des Böschungspflasters zur A 92 hin und der Änderung des passiven Schutzsystems im Zuge der GVS unberührt.

Die neue Anschlussstelle Plattling-Mitte verknüpft die überführte GVS Rettenbach – Ringkofen mit der A 92. Die GVS Rettenbach – Ringkofen stellt eine Verbindung zwischen der Staatsstraße 2074 im Norden und der St 2124 im Süden her. Mit der im Bau befindlichen Ortsumgehung Plattling-Ost soll künftig auch eine ortsdurchfahrtfreie Verbindung von der Bundesstraße 8 aus Richtung Süden zur A 92 entstehen.

Träger der Baumaßnahme sind die Bundesrepublik Deutschland und der Landkreis Deggendorf.

Für die näheren Einzelheiten wird auf die Planunterlagen Bezug genommen.

### **2. Vorgängige Planungsstufen**

Der Bau der Anschlussstelle Plattling-Mitte ist im Bedarfsplan des Bundesverkehrswegeplans nicht enthalten.

Nachdem die Planungen für eine Anschlussstelle Plattling-Mitte in den 1990er Jahren (22.09.1994) abgelehnt worden waren, maß das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Gründen, die für eine Anschlussstelle sprechen, insbesondere der Verkehrsbelastung und der Anbindung der Gewerbegebiete, höheres Gewicht zu und stimmte mit Schreiben vom 16.12.2008 den Neubau der Anschlussstelle zu.

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

Mit Schreiben vom 08.08.2014 beantragte die Autobahndirektion Südbayern auch im Namen des Landkreises Deggendorf (Vereinbarung vom 04.03/16.03.2011), für den Neubau der Autobahnanschlussstelle Plattling-Mitte mit Aufstufung der Scheiblerstraße zur Kreisstraße das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Regierung von Niederbayern leitete daraufhin mit Schreiben vom 11.08.2014 das Anhörungsverfahren ein. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 25.08.2014 bis 25.09.2014 bei der Stadt Deggendorf und der Stadt Plattling nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Deggendorf und der Stadt Plattling oder der Regierung von Niederbayern bis spätestens 09.10.2014 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Deggendorf
- Stadt Plattling
- Landkreis Deggendorf
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut
- Amt für ländliche Entwicklung Niederbayern
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege München
- Bayernwerk AG
- DB Services Immobilien GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Eisenbahn-Bundesamt
- Energienetze Bayern GmbH
- Erdgas Südbayern GmbH
- Gemeinschaftsjagdrevier Michaelsbuch
- Gemeinschaftsjagdrevier Natternberg
- Gemeinschaftsjagdrevier Pankofen
- Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Niederbayern
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Staatliches Bauamt Passau, Servicestelle Deggendorf
- Vermessungsamt Landau a.d. Isar
- Stadtwerke Plattling
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.

- Landesjagdverband Bayern e.V.

Aufgrund von Einwendungen im Anhörungsverfahren und ergänzender Untersuchungen hat der Vorhabenträger Planänderungen vom 10.03.2017 in das Verfahren eingebracht. Sie beinhalten im Wesentlichen:

- Der an der nördlichen Ausfahrtsrampe der A 92 geplante öffentliche Feld- und Waldweg (Regelungsverzeichnis-Nr. 105) endet nicht in einem Wendehammer, sondern wird an die Erschließungsstraße Kreuzäcker angeschlossen.
- Den in Fahrtrichtung Landshut liegenden zwei Versickerungsschächten, in denen das Oberflächenwasser der zum Mittelstreifen hin entwässernden Fahrbahnfläche versickert, wird ein Absetzschacht vorgeschaltet (Regelungsverzeichnis-Nr. 300).
- Infolge der Verlegung einer Gashochdruckleitung der Energie Südbayern GmbH (Regelungsverzeichnis-Nr. 401) ist eine Leitungsdienstbarkeit vorgesehen.
- Die Planunterlagen wurden hinsichtlich einer Stromleitung der Stadtwerke Plattling ergänzt (Regelungsverzeichnis-Nr. 420).
- Im ökologischen Ausgleichskonzept werden für Ausgleichsmaßnahmen Grundstücke der Gemarkung Plattling in der Stadt Plattling in Anspruch genommen, anstelle der ursprünglich vorgesehenen Grundstücke der Gemarkung Fischerdorf in der Stadt Deggendorf.
- Die Planunterlagen wurden um eine Umweltverträglichkeitsprüfung ergänzt (Unterlage 19.4).

Die Planunterlagen in Form der Tektur vom 10.03.2017 wurden in der Stadt Plattling und der Stadt Deggendorf, jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung, in der Zeit vom 21.08.2017 bis 20.09.2017 ergänzend öffentlich ausgelegt. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderungen (beschränkt auf die Tektur) und zur Umweltverträglichkeit insgesamt (nicht beschränkt auf die Tektur) bei der Stadt Deggendorf und der Stadt Plattling oder der Regierung von Niederbayern bis spätestens 04.10.2017 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Die Regierung gab folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Vereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Planänderungen:

- Stadt Deggendorf
- Stadt Plattling
- Landkreis Deggendorf
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut
- Amt für ländliche Entwicklung Niederbayern
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege München
- Bayernwerk AG
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Energienetze Bayern GmbH
- Staatliches Bauamt Passau, Servicestelle Deggendorf
- Stadtwerke Plattling

- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 26.06.2018 im Sitzungssaal des Rathauses Plattling, Preysingplatz 1, 94447 Plattling erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgten ortsübliche Bekanntmachungen. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Infolge des Erörterungstermins wurde vom Vorhabenträger eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung veranlasst. Die daraus resultierenden Prognosewerte der Verkehrsbelastung wurden einer Neuberechnung der schalltechnischen Immissionen zu Grunde gelegt.

## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

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

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Anschlussstellen von Bundesautobahnen sind Teil der Bundesfernstraßen (vgl. § 1 Abs. 3 FStrG).

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

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

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

Bei der Planfeststellung sind nach § 17 FStrG die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Für den Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte wird gem. § 74 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) i.d.F. v. 20.07.2017 und §§ 3 ff. UVP in der bis zum 16.05.2017 geltenden Fassung (UVP a.F.) i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVP a.F. eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 2 Abs. 1 UVP a.F. unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVP a.F. erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Nach § 2 Abs. 1 UVP a.F. umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die gesetzlich beschriebenen Schutzgüter, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen**

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

Der Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte ist unter B 1 sowie in den festgestellten Planunterlagen beschrieben. Hierauf sowie auf die Erläuterungen der Planunterlage 11 „Regelungsverzeichnis“ wird Bezug genommen.

Für das Vorhaben werden 1,23 ha Fläche (vgl. LBP S. 22) neu versiegelt. Zudem werden 2,10 ha landwirtschaftlicher Flächen durch Böschungen bzw. Mulden überbaut und 3,81 ha erhalten neue Gestaltungen. Schließlich werden 2,0 ha für eine Kompensationsmaßnahme (CEF1) benötigt.

#### **2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens**

Das über das Baufeld hinausreichende Untersuchungsgebiet liegt in der Region 12 „Donau-Wald“, im Naturraum Deggendorf, Untereinheit „Straubinger Gäu“. Es ist Teil des Landkreises Deggendorf und liegt ca. 2,8 km nördlich des Stadtkerns von Plattling, ca. 1,6 km westlich der Anschlussstelle 23 Plattling-Nord in Flächen der Städte Plattling und Deggendorf sowie hinsichtlich des Untersuchungsgebietes auch in der Gemeinde Stephansposching (kleiner Bereich ganz im Westen). Es erstreckt sich beginnend im Westen beim Parkplatz Michaelsbuch-Nord auf einer Länge von knapp 800 m beidseits der A 92. Etwa gleichlang ist die GVS, welche die Autobahn in Nord-Süd-Richtung überquert und die im Untersuchungsgebiet liegenden Gewerbe- und Industrieflächen erschließt (Industriepark Plattling, Gewerbegebiet Kreuzäcker II und Kermi West). Innerhalb der meist asphaltierten oder mit wassergebundenen Decken versehenen Industrie- und Gewerbeflächen finden sich zahlreiche Handelsbetriebe und verarbeitende Betriebe sowie Parkplatz- und Lagerflächen. Am Kreuzungspunkt der GVS und der A 92 liegen auch Werkstätten für behinderte Menschen.

Das so genannte „Straubinger Gäu“ ist bis auf wenige Gehölze weitgehend durch ausgedehnte Ackerschläge gekennzeichnet, sodass die Vegetation im Untersuchungsgebiet fast ausschließlich aus Feldfrüchten besteht. Gliedernd finden sich, neben einigen landwirtschaftlichen Erschließungswegen, teils als Grünwege, vor allem Grünstreifen und Straßenbegleitgehölze entlang der sich kreuzenden Verkehrsachsen. Gehölze dienen am Nordostrand des Industrieparks Plattling als Eingrünungen. Etwa 10 % des Untersuchungsgebietes sind Gewerbe- und Industrieflächen, 25 % sind verkehrlich genutzt. Kleinflächig kommen nicht kartierte aber biotopwürdige Bestände vor (Feuchtgehölze, naturnahe Feldgehölze, Landröhricht). Als einzige Stillgewässer im Untersuchungsgebiet zeigen sich ein angelegter Teich südlich der Überführung der GVS sowie das nur temporär wasserführende Versickerbecken der Stadt Plattling im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes.

Einige wenige Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten besonders geschützter Vogelarten und Säugetiere sind im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Streng geschützte Arten (Fledermäuse und Vögel) sind im weiteren Umfeld nachgewiesen, sie kommen jedoch als Nahrungsgäste ins Untersuchungsgebiet.

Starke Vorbelastungen ergeben sich durch die durch das Untersuchungsgebiet verlaufende A 92 und durch die Häufung von Industrie und Gewerbe. Neben dem generellen Zerschneidungseffekt sind vor allem optische und akustische Wirkungen festzustellen, welche die ohnehin geringe Erholungseignung für den Menschen und das Funktionsgefüge der Tier- und Pflanzenwelt beeinträchtigen.

### **2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen**

Der Vorhabenträger hat für das Planvorhaben Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen. Auf die Darstellungen in den Unterlagen wird Bezug genommen.

- Planunterlage 19.1. T „Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil Tektur vom 10.03.2017“, dort Kap. 4.2, 4.2.1 und 4.2.2 (S. 17 ff).
- Planunterlage 1 T „Erläuterungsbericht Tektur 10.03.2017“ Kap. 6.1 (S. 37), Kap. 6.2 (S. 38), Kap. 6.4.1, 6.4.2 (S. 38 f), Kap. 5.8 (S. 35 f).
- Planunterlage 19.4 „Unterlagen zur Umweltverträglichkeit“ Kap. 7, 7.1 (S. 17 - 19).

Insbesondere:

- Das bestehende Überführungsbauwerk der A 92 wird ohne Umbaumaßnahmen weiterverwendet.
- Die westseitige Lage der beiden Anschlussstellenäste schont neben öffentlichen und gewerblichen Einrichtungen auch hochwertigere Bestände (feuchte Hochstaudenflur östlich der Brücke).
- Entwässerung von Oberflächenwasser durch breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers über die Böschungen. Wo dies nicht möglich ist, wird das Wasser in ein Absetz- und Versickerbecken geleitet.
- Wiederherstellung von überbauten Erschließungs- und Feldwegen.
- Bei der Baudurchführung ist eine ökologische Baubegleitung vorgesehen.
- Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände werden die Rodungsarbeiten und die Baufeldfreimachung grundsätzlich nur in der Zeit von 01. Oktober bis 28./29. Februar vor Baubeginn durchgeführt (Maßnahme S 1).
- Zum Schutz angrenzender Biotopbestände erfolgt eine Begrenzung des Baufeldes (Maßnahme S 2).
- Während der Bauausführung werden Schutzmaßnahmen für zu erhaltende Bäume, Pflanzenbestände und Vegetationsflächen ergriffen (Maßnahme S 3).
- Während der Bauzeit erfolgen Schutzmaßnahmen für ackerbrütende Vogelarten und ihre Gelege (Maßnahme S 4).
- Zur Einbindung des Vorhabens sind umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßenböschungen und Nebenflächen vorgesehen (Maßnahmen G 1 und G 2).

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

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

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und freilebender Tierwelt sowie der Verlust von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, der Eintritt von Barriere- und Zerschneidungseffekten, und eine Veränderung des Landschaftsbildes.

Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus der Baustelleneinrichtung, den temporär genutzten Arbeitsstreifen und Lagerplätzen, der Entnahme und

Ablagerung von Erdmassen sowie aus baubedingten Erschütterungen und Lärm-, Staub- und Abgasemissionen.

Verkehrsbedingte Auswirkungen werden Lärm, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen sein. Diese wirken auf die menschliche Gesundheit, die Tierwelt und das Landschaftsbild negativ ein.

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

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z.B. die Flächenüberbauung), z. T. lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken und müssen dann unter Einbeziehung des Istzustands (Vorbelastung) anhand normierter Richtwerte (etwa Lärmgrenzen zur Gesundheitsschädlichkeit) oder des vorgefundenen Hintergrundes (etwa Landschaftsbild) gewichtet werden.

#### 2.1.4.1 Schutzgut Mensch

Das Untersuchungsgebiet selbst weist keine Wohnfunktion auf, es sind nur Gewerbe- und Industrieflächen vorhanden. Im weiteren Umfeld sind die Stadtteile Ringkofen und Pankkofen der Stadt Plattling und die Stadtteile Rettenbach und Maimkofen der Stadt Deggendorf als Wohngebiete einzustufen.

Die Wohngebiete weisen einen Mindestabstand von ca. 800 m auf.

Freizeit- und Erholungseinrichtungen sind im näheren Umfeld der Baumaßnahme nicht vorhanden.

Der weitgehend ebene, von Gewerbe, Industrie, weiten Ackerflächen und der A 92 geprägte Landschaftsraum im Untersuchungsgebiet wird kaum von Erholungssuchenden in Anspruch genommen. Für Radfahren, Wandern, Nordic-Walking und Spaziergehen bieten sich allenfalls das Netz der öffentlichen Feldwege sowie die Anwandwege der GVS an.

Lärmquellen sind im Untersuchungsraum vor allem durch die bestehende Autobahn A 92 und den zu ihr und von ihr fließenden Verkehr sowie die Gewerbe- und Industrieanlagen im unmittelbaren Umfeld vorhanden.

Im Jahr 2015 betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der A 92 zwischen den beiden bestehenden Anschlussstellen Plattling-West und Plattling-Nord (Zählstelle 72439003) 28.500 Kfz/Tag. Auf der Scheiblerstraße erreichte im Jahr 2018 der werktägliche Verkehr im Bereich des Brückenbauwerks über die A 92 einen Spitzenwert von 3.300 Kfz/Tag während der Zuckerrübenkampagne der Südzucker AG.

Die vom Straßenverkehr ausgehenden Emissionen (Lärm, Abgase, Abrieb, Licht usw.) beeinträchtigen zusammen mit den Emissionen der Gewerbe- und insbesondere der Industrieanlagen, das Wohn- und Arbeitsumfeld bereits jetzt erheblich.

Der geplante Bau führt zu einer Abnahme der Verkehrsbelastung auf den bisherigen Zufahrtsstrecken zu den Gewerbegebieten. (Entlastung um bis zu 35 %, siehe Planunterlage 1 Erläuterungsbericht Kap. 2.3.2, S. 9 f) mit entsprechenden Entlastungen der dort angrenzenden Wohnbereiche.

Das Schutzgut Mensch wurde anhand der Schutzziele Gesundheit und Wohnqualität, sowie Erholung überprüft.

#### Gesundheit und Wohnqualität

Das Vorhaben lenkt bereits vorhandene Verkehre von den Autobahnanschlussstellen Plattling-Nord und Plattling-West sowie einen kleinen Teil des aus Süden herkommenden Verkehrs (im Bau befindliche OU Plattling) zum Eingriffsort um. Hierzu ist das vom Vorhabenträger für seine Planungen veranlasste Verkehrsgutachten, gerade auch unter Einbeziehung der durch Einwendungen und Stellungnahmen initiierten Aktualisierung vom 06.12.2018, nachvollziehbar und plausibel.

Für die neue Anschlussstelle und die Verkehrsumlagerungen wird bezogen auf das Jahr 2030 (verglichen wird der Fall ohne Anschlussstelle Plattling-Mitte in 2030 mit dem Fall: Anschlussstelle gebaut) prognostiziert:

- ⇒ Werk tägliche Erst-Belastung von 9.400 Kfz/Tag als Summe des von/in die A 92 aus- und einfahrenden Verkehrs (Schwerverkehrsanteil werktags mit Zuckerrübenkampagne der Südzucker AG rund 28 %). Im Jahresmittel DTV sind die Belastungen an der neuen Anschlussstelle um rund 20 % niedriger, der Schwerverkehrsanteil ist um rund 5 % niedriger.
- ⇒ Entlastung der AS Plattling-Nord um 4.200 auf 18.800 Kfz/Tag.
- ⇒ Entlastung der AS Plattling-West um 2.800 auf 10.400 Kfz/Tag.
- ⇒ Entlastung der St 2124 (Höhe Einkaufsmarkt Globus) um 15 % auf 17.600 Kfz/Tag.
- ⇒ Entlastung der GVS Rettenbach-Ringkofen (Scheiblerstraße) um 25 % gegenüber dem Bezugsfall 2030 auf dann 7.300 Kfz/Tag (Höhe Bahnübergang).
- ⇒ Entlastung nördlich von Ringkofen um 21 % gegenüber dem Bezugsfall 2030 auf dann 6.800 Kfz/Tag.
- ⇒ Entlastung der B 8 zwischen der AS Plattling-West und dem Kreisverkehrsplatz Westspange um 30 % gegenüber dem Bezugsfall 2030 auf dann 10.400 Kfz/Tag.
- ⇒ Entlastung der Westspange um ca. 32 % auf 3.200 Kfz/Tag bzw. der westlichen Nicolausstraße um bis zu 35 %.
- ⇒ Kleinere Entlastungen bei der Kreisstraße DEG 24 im Abschnitt Michaelsbuch – Nicolausstraße, sowie bei der St 2074 im Abschnitt Michaelsbuch – B 8.
- ⇒ Mehrbelastung der A 92 zwischen der bestehenden Anschlussstelle Plattling-West und der neuen Anschlussstelle um rd. 1 % (400 Kfz/Tag) auf 34.700 Kfz/Tag.
- ⇒ Mehrbelastung der A 92 zwischen der bestehenden Anschlussstelle Plattling-Nord und der neuen Anschlussstelle um rd. 10 % (3.500 Kfz/Tag) auf 37.800 Kfz/Tag.
- ⇒ Mehrbelastung der Scheiblerstraße nördlich der neuen Anschlussstelle bis zur Anbindung Gewerbegebiet Kreuzäcker / Zufahrt Firma Kermi um rd. 34 % (1.300 Kfz/Tag) auf 5.100 Kfz/Tag.
- ⇒ Mehrbelastung der Scheiblerstraße südlich der neuen Anschlussstelle bis zur Einmündung in die Robert-Boschstraße um rd. 176 % (6.700 Kfz/Tag) auf 10.500 Kfz/Tag.
- ⇒ Mehrbelastung der Robert-Bosch-Straße an der Einmündung in die Scheiblerstraße um rd. 40 % (2.900 Kfz/Tag) auf 10.100 Kfz/Tag.

- ⇒ Mehrbelastung der Ortsstraße Ringkofen an der Einmündung in die Scheiblerstraße um rd. 9 % (200 Kfz/Tag) auf 2.500 Kfz/Tag.
- ⇒ Mehrbelastung der St 2124 auf Höhe Enzkofen um rd. 5 % (500 Kfz/Tag) auf 10.200 Kfz/Tag.

Insgesamt ist daher, im Vergleich zum Istzustand und zum Prognosefall (2030; ohne Anschlussstelle Plattling-Mitte aber mit Ortsumfahrung Plattling), mit kürzeren Wegen und einer Abnahme, insbesondere des Schwerlastverkehrs im weiteren Verlauf der Scheiblerstraße (nach Süden hin) zu rechnen. Lärm- und Schadstoffimmissionen sinken durch die Verkürzung der Fahrwege bezogen auf das Untersuchungsgebiet - auch unter Berücksichtigung des Prognosehorizonts - im Vergleich zum Istzustand und dessen Prognosehorizont ab.

Aufgrund der Vorbelastung durch die A 92 und den Industriepark, sowie aufgrund der großen Entfernung zu Wohngebieten kommt es durch das Vorhaben zu keiner nachteiligen Veränderung der Lärmeinwirkung oder des Eintrags von Luftschadstoffen in bewohnte Flächen.

### Erholung

Abseits der für den Bau in Anspruch genommenen Flächen kommt es zu keinen nennenswerten Beeinträchtigungen für alle möglichen Flächennutzungen durch den Menschen, insbesondere werden keine Wegebeziehungen für die Erholung, etwa Rad- und Wandermöglichkeiten, beeinträchtigt. Im Bereich des Vorhabens werden die Wegebeziehungen nur während des Baus eingeschränkt und stehen im Anschluss wieder zur Verfügung.

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

##### Zu den Habitaten

Die Lebensräume im Untersuchungsgebiet sind überwiegend durch die landwirtschaftliche Nutzung geprägt (s.o.). Die als Habitate geeigneten Flächen sind in Planunterlage 19.1 T Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil näher beschrieben.

Insbesondere finden sich im Untersuchungsgebiet Lebensräume mit mittlerer bis hoher Bedeutung für Ackerbrüter und meist sehr schmalen Altgras- und Krautsäumen an den Äckern sowie auch im Verkehrsbegleitgrün und entlang der landwirtschaftlichen Wege. Daneben finden sich Gehölzstrukturen, vorrangig angelegte Baumhecken und -reihen bei versiegelten Flächen (Verkehrs-, Gewerbeflächen). Diesen Gehölzstrukturen kommt als einzigen in der Landschaft befindlichen Trittsteinbiotopen insgesamt eine mittlere Bedeutung als Lebensräume zu.

Naturschutzrechtliche Schutzgebiete kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Die nächstgelegenen Schutzgebiete der europarechtlich geschützten Gebietskulisse Natura 2000 sind das FFH-Schutzgebiet 7243-302 bzw. das EU-Vogelschutzgebiet 7243-402 „Isarmündung“, ca. 2,3 km südöstlich.

Des Weiteren sind im Untersuchungsgebiet seitens der amtlichen bayerischen Biotopkartierung keine Biotope erfasst. Auch nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG gibt es keine naturschutzrechtlich geschützten Bestände. Die nächstliegenden Biotope befinden sich in mehr als 1 km Entfernung.

Wirkmächtige Vorbelastungen ergeben sich durch das Straßenband A 92 und den darauf sowie den von dort und dorthin führenden Verkehr. Die A 92 befahren etwa 28.500 Kfz pro Tag.

So treten optische Effekte (fahrende Kfz, Scheinwerferlicht) auf. Das sich ergebende Störband beidseits der Autobahn ist artspezifisch verschieden, da der Empfindlichkeitsgrad bzw. Gewöhnungseffekt jeder Tierart abhängig von der Lebensweise der Art ist (z. B. tag- oder nachtaktiv, Flughöhe, Kommunikationsmethode).

Lärm- und Schadstoffimmission, etwa Salze und Stäube, nehmen jedoch mit zunehmendem Abstand zur Fahrbahn schnell ab. Während etwa Streusalze nur den Versickerungsbereich, mithin den Straßendamm betreffen und darüber hinaus als unerheblich einzustufen sind, wirken sich Lärm und Abgase weiter aus.

Abgase werden dabei durch Luftverfrachtung bereits entlang des Straßenkörpers verdünnt und können damit als unwesentliche Beeinträchtigung geführt werden.

Zum Lärm legte der Vorhabenträger die Planunterlage 17 T Immissions-technische Untersuchungen vor und nahm gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 09.04.2019 Stellung.

Die verkehrsbedingten Lärmimmissionen behindern die Kommunikation akustisch kommunizierender Tierarten.

Insgesamt besteht für das Untersuchungsgebiet jedoch eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensräume entlang der Autobahn.

Beeinträchtigungen von Habitaten ergeben sich durch die Überbauung von 0,05 ha eines Landröhrichtbestandes und von drei Feuchtgebüschchen (jeweils nicht kartierte Biotope, die jedoch den Kriterien der bayerischen Biotopkartierung entsprechen) sowie auch von der Fauna genutzten straßennahen Gehölzbeständen und den Ackerflächen, die ein potentielles Bruthabitat für Bodenbrüter darstellen.

Die neu versiegelten Flächen umfassen insgesamt 1,23 ha. Weitere 2,10 ha werden mittels Bodenmodellierung (Böschungen und Mulden) verändert.

Und auf 3,81 ha wird der Vorhabenträger Gestaltungsmaßnahmen (Straßennebenflächen) vornehmen.

Andererseits werden zur Kompensation des Eingriffs auf 2,00 ha CEF-Maßnahmen durchgeführt und dauerhaft erhalten, so dass damit statt einer Beeinträchtigung eine Bereicherung erzielt werden kann.

#### Zu den Arten

Ausweislich der Planunterlage 19.3 T Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) werden mehrere streng geschützte Fledermausarten und zahlreiche europäische Vogelarten i.S.v. Art. 1 VRL, darunter auch einige wenige wertgebende Vogelarten, vom Vorhaben betroffen sein.

Eine Betroffenheit weiterer Tier- und Pflanzenarten aus anderen Artengruppen des Anhangs IV der FFH-RL und wertgebender Vogelarten aus anderen ökologischen Gilden kann entsprechend den vorgefundenen Habitatstrukturen und den Ergebnissen der Potenzialabschätzung ausgeschlossen werden.

Die Beanspruchung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann für die meisten (potenziell) betroffenen prüfrelevanten Arten nur aufgrund der Ausprägung der direkt beanspruchten Flächen und unter Berücksichtigung der Maßnahmen zu Vermeidung und Minimierung, insbesondere des Schutzes angrenzender

Lebensräume (s. Planunterlage 19.3 T Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), Kap. 3, S. 6f, Schutzmaßnahmen S2 und S3) ausgeschlossen werden.

Für dennoch direkt vom Vorhaben betroffene Arten besteht die Möglichkeit zur kleinräumigen Umsiedlung, sofern direkte baubedingte Verluste von besetzten Nestern oder Jungtieren durch die Durchführung der Rodungsmaßnahmen und der Baufeldräumung im Winterhalbjahr (a.a.O. Schutzmaßnahmen S1 und S4) vermieden und mögliche Ausweichhabitate im engeren Umfeld des Vorhabens vor negativen Veränderungen (a.a.O. Schutzmaßnahmen S2, S3 und S4) geschützt werden.

Der Vorhabenträger plant zudem Lebensräume für potenziell direkt betroffene Ackerbrüter, hier speziell für die Feldlerche, vor Baubeginn neu zu schaffen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme CEF1) bzw. bestehende auszuweiten.

Damit kann, nach plausibler und nachvollziehbarer Darstellung des Vorhabenträgers sowie unter Berücksichtigung der fachlichen Stellungnahmen, für alle betroffenen Tierarten die Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleiben.

Verbleibende Beeinträchtigungen und Verluste von Nahrungs- und Jagdhabitaten wirken sich nicht negativ auf die Erhaltungszustände betroffener Fledermaus- und Vogelarten aus. Vergleichbare Landschaftsausschnitte und Strukturen sind im Untersuchungsgebiet weit verbreitet. Trotz zusätzlicher, vorhabenbedingter Störungen wird somit das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG nicht verletzt.

Eine signifikante Erhöhung der Kollisionsgefährdung kann ausgeschlossen werden, da zusätzliche Lockwirkungen in den Bereich der zukünftigen Anschlussstelle nicht naheliegen.

Baubedingte Tötungen und Verletzungen von Individuen und/oder Entwicklungsformen nachweislich oder potenziell im Baufeld siedelnder Arten können durch den Schutz angrenzender Lebensräume (a.a.O. Schutzmaßnahmen) vermieden werden. Gerade für die Baufeldfreimachung und erdbauliche Maßnahmen wird eine Kontrolle und Freigabe durch die Umweltbaubegleitung durchgeführt.

Unter Berücksichtigung der konzipierten Schutzmaßnahmen liegen keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1-4 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG vor.

#### 2.1.4.3 Schutzgut Boden

Die Böden im Untersuchungsgebiet bestehen vorrangig aus Parabraunerde und Braunerde (Verwitterungsböden) aus lehmigem Löß und Lehm über karbonatreichem Löß mit einer guten Zustandsbewertung gemäß Bodenschätzungskarte Bayern und einer hohen Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungsfähigkeit.

Lehmböden haben schon generell eine hohe Leistungsfähigkeit in Bezug auf die Regelungsfunktion und damit eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen durch Schadstoffeintrag. Dies kommt im Untersuchungsgebiet mit ca. 6 m mächtigem Bodenhorizont entsprechend stark zum Tragen. Die schluffigen bis feinlehmigen Böden weisen zudem eine geringe Wasserdurchlässigkeit auf. Da sich aufgrund der Kiesschichten im Untergrund auch bei Starkniederschlagsereignissen keine Staunässe bilden kann, sind die Böden mit ihrem günstigen Wasserhaushalt als gute Ackerböden einzustufen.

Flächen mit bodenschutzrechtlichem Schutz kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Eine Vorbelastung der Böden im Untersuchungsgebiet ist durch die verkehrsbedingten Schadstoffeinträge entlang der stark befahrenen A 92 gegeben.

Durch den Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte kommt es zu nachhaltigen Auswirkungen auf den Boden (Parabraunerde und Braunerde aus Lösslehm) durch Versiegelung (Fahrbahn), Überbauung (Böschungen) sowie vorübergehende Inanspruchnahme (Baufeld). Bei Versiegelung der Flächen kommt es zum dauerhaften Verlust der Bodenfunktionen, einschließlich Wegfall von Fläche zur Nahrungsmittelproduktion. Dies betrifft bei der vorliegenden Planung insgesamt 1,23 ha. Durch die Abgrabungen für die Gründung und die nachfolgenden Aufschüttungen, die für den Bau der Anschlussstellenäste einschließlich ihrer Böschungen erforderlich werden, kommt es anlage- und baubedingt zu einer Neuschichtung des Bodengefüges und damit zur Unterbrechung der gewachsenen Schichtfolge in diesen Flächen mit Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen.

Durch die Errichtung des Absetz- und Versickerbeckens im nördlichen Anschlussstellenast und der damit verbundenen Vorklärung des Fahrbahnoberflächenwassers, das nicht auf den Straßenböschungen versickert, kommt es generell zu einer Entlastung des Bodens (und des Grundwassers). Zu erwähnen ist hier auch die Risikominderung des Schadstoffeintrags nach Unfall.

Ein Fahrbahnrückbau mit Entsiegelung und Wiederherstellung naturnaher Bedingungen erfolgt für nicht mehr benötigte Teilflächen des untergeordneten Straßennetzes einerseits innerhalb des Untersuchungsgebiets bei ehemaligen landwirtschaftlichen Wegen; andererseits wird der westlich an die neue Anschlussstelle angrenzende Parkplatz Michaelsbuch (ca. 0,33 ha) von der ABDS aus der Nutzung entnommen und ebenfalls entsiegelt (vgl. Auszug aus dem technischen Lageplan auf dem Maßnahmenplan (Unterlage 19.2/2 (Tektur)).

Stoffbelasteter Boden im Bereich der Bankette wie auch der Deckenaufbau der Fahrbahnen und die Tragschichten werden ausgebaut und fachgerecht entsorgt.

#### 2.1.4.4 Schutzgut Wasser

Durch den Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte kommt es mit der Errichtung des Absetz- und Versickerbeckens im nördlichen Anschlussstellenast und der damit verbundenen Vorklärung des Fahrbahnoberflächenwassers, das nicht auf den Straßenböschungen versickert, generell zu einer Entlastung des Grundwassers (und des Bodens). Zudem ist die Risikominderung des Schadstoffeintrags nach einem Unfall zu erwähnen.

Da Still- und Fließgewässer nicht vom Vorhaben betroffen sind und es keine grundwassernahen Böden gibt, ergeben sich keine nachhaltigen und erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser.

#### 2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Das Volumen des Vorhabens sowie sein Betrieb sind nicht geeignet signifikant zuordenbare Änderungen des (Mikro-)Klimas herbeizuführen. Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima/Luft sind durchgehend gering.

In Anbetracht der erheblichen Vorbelastung der Luftqualität durch die A 92 und den Industriepark, dessen dort entstehende Emission vorrangig auf die Bereiche

östlich der Industrieanlagen, also auf das Vorhabengebiet wirken, ergeben sich durch das Vorhaben keine nachhaltigen und erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima.

Die lufthygienischen Auswirkungen sind beim Schutzgut Menschen beschrieben.

#### 2.1.4.6 Schutzgut Landschaft

Der Bau und die Anschlussstelle beeinträchtigen das Landschaftsbild, welches, durch die bestehenden Verkehrswege A 92 und GVS Rettenbach - Ringkofen und die Gewerbebetriebe vorbelastet ist.

Jedoch werden diese Beeinträchtigungen durch die Gestaltung der Böschungen und Nebenflächen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen G 1 und G 2 minimiert.

Nach Realisierung der landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen und unter Beachtung der unter Ziffer A 3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen wird nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet sein.

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut sind nicht zu erwarten.

#### 2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsgebiet sind vier Bodendenkmäler und eine Vermutungsfläche für ein Bodendenkmal erfasst, im Baufeld selbst ist jedoch keines vorhanden.

Unter Beachtung der Schutzauflagen A 3.6 sind erhebliche Auswirkungen nicht zu erwarten.

Beim Sachgut „landwirtschaftliche Flächen“ ist ein Flächenverlust von 1,175 ha zu verzeichnen. Allerdings werden diese dem Sachgut „Verkehrsflächen“ im selben Umfang zugeführt. Die naturschutzrelevanten Auswirkungen wurden oben behandelt, sodass hier die Werte und Qualitäten zu betrachten sind. Verschiebungen zwischen je allgemeinnützigen Zielen (Nahrungsmittelversorgung und Verkehr) sind für sich genommen von geringer Relevanz. Der Entzug des Privateigentums zugunsten allgemeinnütziger Zwecke ist hingegen von beachtlichem Gewicht. Dies hat die gesetzliche Folge des Anspruchs auf Entschädigung.

Unter Beachtung des nur gegen Entschädigung erfolgenden Eigentumsverlustes und aufgrund der im Umfang von 1,175 ha am unteren Ende aller entsprechenden Schwellenwerten des UVPG liegenden Flächenumwandlung (Auslöseschwellen bei Wald- und Landwirtschaftsbezug 1 ha, bei Parkplätzen im Außenbereich 0,5 ha), sind erhebliche Auswirkung auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter ausgeschlossen.

#### 2.1.4.8 Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern

Im Naturhaushalt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge zwischen den einzelnen Schutzgütern Mensch, Boden, Wasser, Luft- und Klima sowie Pflanzen und Tiere. Als Wechselwirkungen werden diejenigen Auswirkungen der Baumaßnahme bezeichnet, die sich aus der direkten Wirkung auf ein Schutzgut als indirekte Wirkungen auf ein anderes Schutzgut ergeben können. Wechselwirkungen zwischen den untersuchten Schutzgütern, bei denen erhebliche Auswirkungen erwartet werden können, sind beim vorliegenden Vorhaben nicht gegeben.

### **2.1.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Vorgesehen ist eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zur Optimierung und Neuschaffung von Lebensräumen und von Habitatelementen für Ackerbrüter in der offenen Kulturlandschaft (CEF 1). Die Maßnahme hat eine Gesamtfläche von 2 ha. Auf zwei Teilflächen mit jeweils 1,0 ha ist die Extensivierung der bestehenden ackerbaulichen Flächennutzung durch flächigen Anbau von Getreide bei doppeltem Saatreihenabstand geplant. Die Maßnahme dient multifunktional dem naturschutzrechtlichen Ausgleich von Eingriffen nach der Eingriffsregelung sowie der Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände. Durch ihre Funktion auch als Ausgleichsfläche ist mit der Maßnahme auch die Kompensation für Versiegelung und Überbauung erbracht.

Durch die Neupflanzung von Gehölzen im Rahmen von Gestaltungsmaßnahmen werden Auswirkungen auf das Landschaftsbild kompensiert (Maßnahmen G 1 und G 2).

### **2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten sowie wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen**

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG a.F. ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift 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).

In den Planunterlagen ist ein Variantenvergleich auch aus der Sicht der Umweltvorsorge enthalten. Hierauf wird Bezug genommen.

Der Vergleich ist nachvollziehbar und in der Folgerung plausibel. Es ist keine Variante ersichtlich, welche bei Beachtung des Planungsziels zu geringeren Umweltauswirkungen führen würde.

### **2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG a. F.)**

Die in § 12 UVPG a.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 Umweltauswirkung erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen gemäß Nr. 0.6.1.2 Abs. 3 UVPVwV nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, Az. 4 C 4.95, UPR 1995, 391). Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV).

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung insbesondere durch die Autobahn A 92 sowie der getroffenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen verbleiben durch den Bau der Anschlussstelle Plattling-Mitte keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft und Kultur und sonstige Sachgüter.

### **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.

Insbesondere wurden dazu diese Themenfelder beurteilt:

- Ausführungs- und Planungsvarianten
- Ausland, grenzüberschreitend - hier irrelevant -
- Bodenschutz, Abfallrecht (v.a. BBodSchG, KrWG)
- Denkmalschutz, Bodendenkmäler, Kultur (v.a. DSchG)
- Eigentum und Vermögensrechte (v.a. Art. 14 GG)
- Gesundheitsschutz (v.a. Art 2 GG)
- Immissionsschutz (v.a. BImSchG)
- Jagdwesen und andere Gesetze für spezielle öffentlich-rechtliche Bereiche (v.a. BayJG)
- Kommunale Belange (v.a. BayGO, BayLkrO, BauGB)
- Land- und Forstwirtschaft, Teichwirtschaft als öffentlicher Belang
- Natur-, Landschafts- und Artenschutz (v.a. BNatSchG, LSG-VO, Natura 2000: FFH)
- Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung (v.a. BayLplG und Regionalpläne)
- Sicherheit, Rettungswesen, militärische Belange
- Verkehrsinfrastruktur (Widmungen, Auf-, Um-, Abstufungen extra bei straßenrechtlichen Verfügungen)
- Versorgungsinfrastruktur (v.a. EnWG, TKG sowie Satzungen zur Ver- und Entsorgung, zum Schutz, zur Verlegung und zu den Rechten)
- Wald, Schutz des Waldes (v.a. BayWaldG)
- Wasserwirtschaft und Gewässerschutz (v.a. WHG, BayWG)
- weitere öffentliche Belange.

Im Einzelnen:

#### **3.2 Planrechtfertigung, Planungsziel**

Der Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte mit Aufstufung der Gemeindeverbindungsstraße Rettenbach – Ringkofen im Bereich der Stadt Plattling zur Kreisstraße ist aus Gründen des Gemeinwohls vernünftigerweise geboten, weil die vorhandenen Verknüpfungen zwischen den Straßen des überörtlichen Verkehrs mit der Autobahn A 92 nicht mehr ausreichen, um das derzeitige und insbesondere das künftig zu erwartende hohe Verkehrsaufkommen leistungsfähig und verkehrssicher zu bewältigen (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 T der Planfeststellungsunterlagen).

Aufgrund der verkehrlichen Ausgangslage wurde 2007 von der Stadt Plattling und der Stadt Deggendorf eine Verkehrsuntersuchung veranlasst. Die Verkehrsuntersuchung sagt aus, dass durch die zusätzliche Anschlussstelle die AS Plattling-West und AS Plattling-Nord sowie die St 2124 und die Nicolausstraße der Stadt Plattling stark entlastet werden, da 80% der Benutzer der neuen Anschlussstelle ihre Quelle bzw. ihr Ziel im Industriepark haben.

Die Städte Plattling und Deggendorf, der Landkreis Deggendorf sowie die Gemeinde Stephansposching haben mit Schreiben vom 05.12.2007 einen gemeinsamen Antrag auf Errichtung einer neuen Anschlussstelle vorgelegt. Mit Schreiben vom 16.12.2008 hat das BMVBS diesem Antrag zugestimmt.

Durch die zusätzliche Anschlussstelle sollen die bereits derzeit hochbelasteten bzw. überlasteten Anschlussstellen Plattling-West und Plattling-Nord sowie die Staatstraße 2124 und die Nicolausstraße der Stadt Plattling stark entlastet werden. Es soll eine gleichmäßigere Verteilung des Verkehrs auf dem nachgeordneten Netz erreicht werden.

Insbesondere kann mit der Anschlussstelle Plattling-Mitte Verkehr, der bislang nahe von Wohngebieten, vor allem an Pankofen, entlang fährt, frühzeitig verlagert werden.

Durch die Reduzierung der Verkehrsdichte in den bestehenden, hoch belasteten Straßen, ist eine Steigerung der Verkehrssicherheit zu erwarten. Künftig soll mit der im Bau befindlichen Ortsumgehung Plattling-Ost auch eine ortsdurchfahrtsfreie Verbindung von der Bundesstraße 8 aus Richtung Süden zur A 92 entstehen.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2018 nach dem Erörterungstermin aktualisiert. Zur Feststellung der aktuellen Verkehrsbelastungen sowie der Verkehrsentwicklung seit 2006/07 wurde im September 2018 eine neue Verkehrserhebung mit Knotenpunktzählungen und Verkehrsbefragungen durchgeführt. Die Verkehrserhebung erfolgte während der laufenden Zuckerrübenkampagne der Südzucker AG.

Für die Verkehrsprognose wurde die in Bau befindliche St 2124, Umgehung Plattling-Ost, berücksichtigt. Hinsichtlich der örtlichen Entwicklung wurden die im Flächennutzungsplan der Stadt Plattling enthaltenen Erweiterungsflächen im Industriepark, das geplante Neubaugebiet Höhenrain-Ost und die vollständige Nutzung des Gewerbegebietes Kreuzäcker nördlich der A 92 berücksichtigt.

Der Prognosebezugsfall in der aktualisierten Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 06.12.2018 gibt an, welche Belastungen sich bis zum Jahr 2030 einstellen werden, wenn keine zusätzliche Anschlussstelle Plattling-Mitte realisiert wird. Die fach- und sachgerechte Untersuchung wird von der Planfeststellungsbehörde für nachvollziehbar und plausibel erachtet. Das Ergebnis der Aktualisierung bestätigt die verkehrlichen Zahlen und Prognosen aus 2006/2007. Im Einzelnen:

Die GVS Rettenbach - Ringkofen (Scheiblerstraße) erhält im Prognosebezugsfall 2030 (zum Zeitpunkt der Zuckerrübenkampagne) eine Belastung von 9.700 Kfz/Tag in Höhe Bahnübergang und 8.600 Kfz/Tag nördlich Ringkofen.

Im Zuge der Brücke über die A 92 wird die Scheiblerstraße mit 3.800 Kfz/Tag belastet, nördlich der Lkw-Zufahrt Fa. Kermi verbleiben Richtung Rettenbach 2.800 Kfz/Tag.

Im Industriepark Nord steigt die Belastung der Robert-Bosch-Straße auf 6.500 bis 7.200 Kfz/Tag je nach betrachteten Abschnitt, die Nicolausstraße wird östlich des Kreisplatzes DEG 24 mit 6000 Kfz/Tag belastet, westlich davon mit 4.700 Kfz/Tag.

Die St 2124 wird im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Plattling-Nord und dem künftigen Kreisverkehrsplatz Scheiblerstraße/Umgehung Plattling-Ost mit rund 20.5000 Kfz/Tag hoch belastet.

Die Belastung der Anschlussstelle Plattling-Nord nimmt auf 23.000 Kfz/Tag als Summe des ein- und ausfahrenden Verkehrs zu. Die Belastung der Anschlussstelle Plattling-West steigt auf 13.200 Kfz/Tag als Summe des ein- und ausfahrenden Verkehrs.

Durch die mit der geplanten zusätzlichen Autobahnanbindung einhergehenden Verkehrsentflechtungen, werden im Bereich der bestehenden Anschlussstellen Plattling-Nord und Plattling-West, sowie den Zufahrtswegen zum Industriepark erhebliche Entlastungseffekte eintreten.

Nach der aktualisierten Verkehrsuntersuchung haben 85% der Fahrten, die über die neue Anschlussstelle abgewickelt werden Quelle oder Ziel im Industriepark (bzw. Gewerbegebiet Kreuzäcker und Firma Kermi).

Die zukünftige Verkehrsbelastung der A 92 wird für das Jahr 2030 mit 37.800 Kfz/Tag östlich und 34.700 Kfz/Tag westlich der neuen Anschlussstelle Plattling-Mitte prognostiziert.

Die Autobahnanschlussstelle Plattling-Mitte erhält im Prognosejahr 2030 eine werktägliche Belastung während der Zuckerrübenkampagne von 9.400 Kfz/Tag als Summe des von/in die A 92 ein- und ausfahrenden Verkehrs (Schwerverkehrsanteil werktags rund 28 %). Im Jahresmittel DTV sind die Belastungen an der Anschlussstelle um rund 20 % (der Schwerverkehrsanteil um 5 %) niedriger, diese liegen somit bei rund 7.500 Kfz/Tag.

Die GVS Rettenbach - Ringkofen (Scheiblerstraße) erhält eine Prognosebelastung von 7.300 Kfz/Tag in Höhe des Bahnübergangs (entspricht einem Rückgang von 25 % gegenüber dem Bezugsfall 2030). Nördlich von Ringkofen beträgt die Verkehrsbelastung 6.800 Kfz/Tag (Rückgang von 21 % gegenüber Bezugsfall 2030). Bei diesen Werten handelt es sich um Maximalwerte während der Zuckerrübenkampagne. Die Jahresmittelwerte DTV 2030 sind um rund 20 % niedriger.

Die Belastung der Anschlussstelle Plattling-Nord sinkt um 4.200 Kfz/Tag auf 18.800 Kfz/Tag als Summe des ein- und ausfahrenden Verkehrs. An der Anschlussstelle Plattling-West beträgt der Rückgang 2.800 Kfz/Tag auf 10.400 Kfz/Tag.

Die Staatsstraße 2124 wird in Höhe des Einkaufsmarktes Globus um 15 % auf ca. 17.600 Kfz/Tag entlastet.

Auf der B 8 sinkt die Verkehrsbelastung zwischen der Anschlussstelle Plattling-West und dem Kreisverkehrsplatz Nicolausstraße / Dr.-Wandinger-Straße um 30 % gegenüber dem Bezugsfall auf 10.400 Kfz/Tag.

Die Nicolausstraße wird je nach betrachtetem Abschnitt um rund 30 – 35 % entlastet.

Das Gutachterbüro hat dies grafisch in den nachfolgenden Karten aufbereitet:



Verkehrsuntersuchung AS Plattling-Mitte

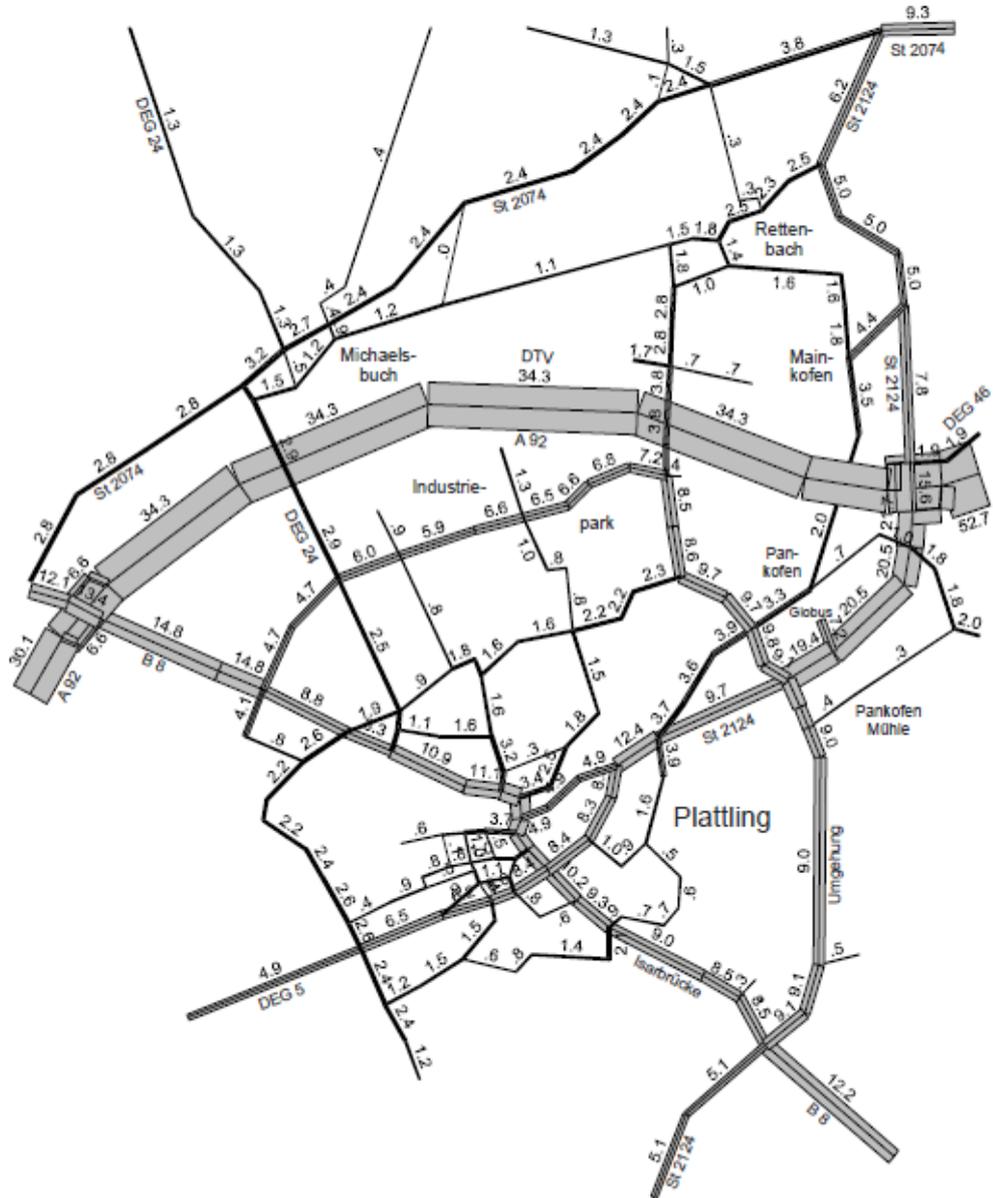
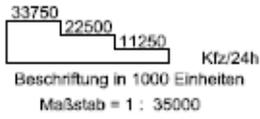
Plan **7**

### Prognose-Bezugsfall 2030

mit Ostumgehung Plattling

Gesamtverkehr Werktag in 1000 Kfz/24 Std.

### Gesamtnetz





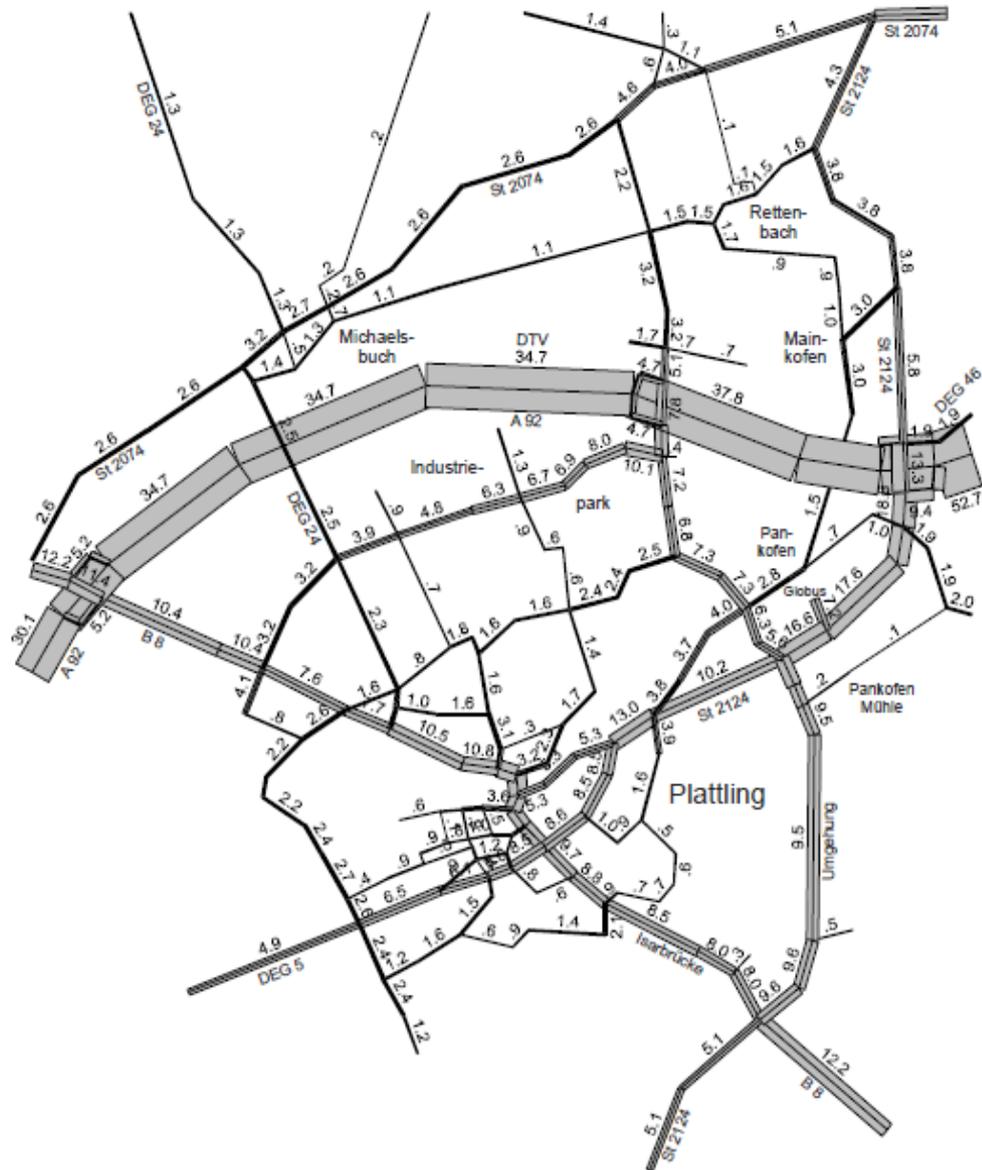
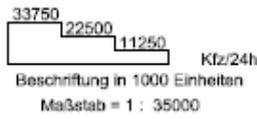
Verkehrsuntersuchung AS Plattling-Mitte

Plan **8**

### Planungsfall mit zusätzlicher AS Plattling-Mitte

Gesamtverkehr Werktag 2030 in 1000 Kfz/24 Std.

### Gesamtnetz



Die im Rahmen der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens durchgeführte Verkehrserhebung zeigt, dass die Verkehrsbelastung teils stärker zugenommen hat als 2006/2007 angenommen. Festzustellen ist aber, dass durch die neue Anschlussstelle kein zusätzlicher Verkehr hervorgerufen wird, sondern eine Umorientierung der Verkehrsströme erfolgt, welche im nachgeordneten Verkehrsnetz zu teilweise erheblichen Verkehrsbelastungen führt. Die Verkehrsprognose ist plausibel und nachvollziehbar.

In den entlasteten Streckenabschnitten wird außerdem eine Verbesserung der Lärm- und Abgassituation eintreten.

Durch die Anlage eines Absetz- und Versickerbeckens im Bereich der Ein- und Ausfahrtsrampen der A 92 wird eine Verbesserung des Grundwasserschutzes erreicht.

Die für den Neubau der Anschlussstelle sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Auswirkungen auf die privaten Belange (u. a. Inanspruchnahme von Eigentum) und die sonstigen Auswirkungen.

Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar.

Soweit diese Notwendigkeit vom **Bund Naturschutz e.V.** im Anhörungsverfahren mit in Zweifel gezogen wurde, finden diese Gesichtspunkte, vor allem in den Variantenuntersuchungen, besonders „Null-Variante“, ihren Niederschlag. Insgesamt werden die Einwendungen jedoch zurückgewiesen.

Ein Verzicht auf das Vorhaben, wie in den Schreiben vom 15.10.2014 und 29.09.2017 gefordert, ist aus oben genannten Gründen nicht vertretbar. Die sogenannte Nullvariante wird ausgeschieden, weil mit ihr die unzureichenden verkehrlichen Verhältnisse und die Belastung der Anwohner vor allem an der Anschlussstelle Plattling-Nord nicht beseitigt würden. Beim Verzicht auf den Bau der neuen Anschlussstelle würde das Planungsziel der Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit nicht erreicht werden.

Soweit eingewandt wird, dass die Mindestabstände zwischen Autobahnanschlussstellen unterschritten werden, ist darauf hinzuweisen, dass sich die Abstände der Anschlussstellen im Rahmen der nach den Richtlinien zur Anlage von Autobahnen zulässigen Abstände bewegen.

Die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden, so dass keine erhebliche, nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleiben wird. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C 3.3.7 verwiesen.

Der Stellungnahme des Vorhabenträgers zufolge ist bisher keine konkrete Nachfolgenutzung für die zu entsiegelnden Parkplätze Michaelsbuch vorgesehen. Diese Flächen bleiben damit Bestandteil des Straßenkörpers. Eine weitergehende Festlegung zur Gestaltung ist mangels Bauwerksnutzung und mangels Nutzung als Ausgleichsflächen im Planfeststellungsbeschluss nicht beantragt und nicht nötig.

Soweit die Autobahndirektion verwaltungsintern gehalten ist Ersatzparkplätze zu schaffen, erfolgt dies außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Nach Angaben des Vorhabenträgers wurden bei Landau an der Isar zusätzliche Parkplatzzapazitäten durch den dortigen Autohof Pilsting geschaffen. Auch in den Gewerbegebieten an der Anschlussstelle Plattling-Mitte sind Stellplatzflächen – auch für Lkw – ausgewiesen.

Soweit die Autobahnanschlussstelle Plattling-Mitte verwaltungsintern - außerhalb des Planfeststellungsverfahrens - in Bezug zum Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Rettenbach - Ringkofen gesetzt wird, ist hierzu keine Vorleistung der kommunalen Ebenen erforderlich. Vielmehr ist eine Entscheidung über die Anschlussstelle Plattling-Mitte Grundlage für eventuelle weitere Planungen der Stadt Plattling, der Stadt Deggendorf, der Gemeinde Stephansposching und des Landkreises Deggendorf. Diese Planabsichten sind durch die Vereinbarung vom 22.07./27.07.2010 hinreichend belegt.

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

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

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

Nach dem Landesentwicklungsprogramm ist die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Die anderen im Landesentwicklungsprogramm genannten Ziele, wie Aspekte des Naturschutzes der Landschaftspflege und des Flächensparens werden soweit möglich berücksichtigt.

Das Vorhaben steht insoweit im Einklang mit den Entwicklungszielen.

Laut Regionalplan Donau-Wald (RP 12) ist es anzustreben, die Stadt- und Umlandbereiche Deggendorf/Plattling als regionale Wirtschafts- und Versorgungsschwerpunkte zu entwickeln und die Anbindung der Region an das nationale und internationale Straßennetz zu verbessern (Ziffer A II 1.2 (G) und B X 3.1 (Z) d. RP 12).

Der Bau einer (weiteren) Anschlussstelle im Bereich Plattling-Nord/Michaelsbuch wird in der Begründung zum Regionalplan als zusätzlich notwendige Maßnahme zu den im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthaltenen vordringlichen Maßnahmen bezeichnet.

Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des Regionalplans. Durch die Anschlussstelle Plattling-Mitte und den Aus- bzw. Neubau der Verbindung zwischen der A 92 und der B 8 wird die Verkehrsanbindung dieser Region spürbar verbessert.

#### **3.3.2 Alternativen/Varianten**

##### **3.3.2.1 Zusätzliche Anschlussstelle**

Das Vorhaben zielt darauf ab die Anschlussstellen Plattling-West und Plattling-Nord sowie die Staatstraße 2124 und die Nicolausstraße der Stadt Plattling zu entlasten. Eine gleichmäßigere Nutzung auf dem nachgeordneten Netz soll erreicht und angrenzende Wohngebiete geschont werden. Durch die Reduzierung der Verkehrsdichte in den bestehenden, hoch belasteten Straßen, soll eine Steigerung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Außerdem soll mit der im Bau befindlichen Ortsumgehung Plattling-Ost auch eine ortsdurchfahrtenfreie Verbindung von der Bundesstraße 8 aus Richtung Süden zur A 92 entstehen.

Die geplante und erforderliche Entlastung des vorhandenen Straßennetzes kann mit der Nullvariante mit Ausbau der bestehenden Verkehrswege nicht erreicht werden. Eine Verlagerung der Verkehrsströme würde nicht erfolgen. Weder könnte eine verbesserte Verkehrssicherheit durch Abnahme der Verkehrsdichte,

noch könnte eine Entlastung anliegender Wohnbereiche (Pankofen von der AS Plattling-Nord her und Plattling-Stadtgebiet von der AS Plattling-West her) erreicht werden.

#### 3.3.2.2 Alternative Lage und Ausgestaltung der Autobahnanschlussstelle

Der Vorhabenträger hat den Bau der Anschlussstelle Plattling-Mitte im Bereich der bestehenden Überführung der GVS Rettenbach - Ringkofen über die A 92 vorgesehen. Damit kann eine vorhandene Infrastruktur weiter genutzt und ein zusätzlicher Neubau vermieden werden.

Ein zusätzliches Kreuzungsbauwerk mit Anbindung an die A 92 wäre gegenüber dem bestandsorientierten Neubau von Nachteil, da die dichte, vorhandene und geplante Bebauung im Bereich der Gewerbe- und Industriegebiete entlang der A 92 kaum Lücken aufweist. Außerdem könnte die Anbindung einer neuen Querung an das bestehende Straßennetz nur über untergeordnete Erschließungsstraßen erreicht werden, während die bestehende GVS als zukünftige Kreisstraße bereits gut in das Straßennetz eingebunden ist. Das bestehende Brückenbauwerk der GVS Rettenbach – Ringkofen bleibt von der Baumaßnahme nahezu unberührt und es müssen lediglich die Autobahnanschlüsse neu gebaut werden. Die Eingriffe in das Grundeigentum und Natur und Landschaft sind dadurch minimiert. Zudem hat die gewählte Lösung auch erhebliche wirtschaftliche Vorteile, weil keine zusätzlichen Kosten für den Bau eines neuen Kreuzungsbauwerkes und den damit verbundenen Grunderwerb entstehen.

Aufgrund vorliegender Zwangspunkte in Form der bestehenden Gewerbesiedlung im Nordost- und Südost-Quadrant der Kreuzung der A 92 mit der GVS stehen zur Ausbildung der Anschlussstellenrampen nur der Nordwest- und der Südwest-Quadrant zur Verfügung. Die hier vorhandenen Restflächen lassen keine grundsätzlich andere als die hierfür gewählte Ausführung (siehe B 1) zu. Andere Varianten sind deshalb nicht in Betracht zu ziehen.

Um die Sicherheit des Verkehrs auf der A 92 in der Folge weiter zu gewährleisten, muss der ca. 300 m westlich der neuen Anschlussstelle liegende Parkplatz Michaelsbuch aufgrund des zu geringen Abstands bzw. der Überlagerung der Ein- und Ausfahrten beidseitig eingezogen und rückgebaut werden.

#### 3.3.2.3 Gesamtbewertung

Die Verkehrsverhältnisse im Bereich Plattling können nachhaltig nur durch eine Entflechtung der Verkehrsströme über eine zusätzliche kurzwegige und leistungsfähige Anbindung an die Autobahn A 92 zwischen den bestehenden Autobahnanschlussstellen Plattling-West und Plattling-Nord verbessert werden. Die Planlösung ist zweckmäßig und wirtschaftlich, weil sie eine sichere Führung der Hauptverkehrsströme gewährleistet und die bereits bestehenden Straßen weitgehend mit einbezieht. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in privates Grundeigentum werden minimiert. Das Planungsziel wird im Vergleich zu den untersuchten Varianten mit der Planlösung am besten erfüllt.

#### 3.3.3 Ausbaustandard

Der Autobahnanschluss Plattling-Mitte ist, auch bedingt durch die vorhandene Bebauung, als symmetrisches halbes Kleeblatt vor dem bestehenden Brückenbauwerk der GVS Rettenbach - Ringkofen im Nordost- und im Südwestquadranten mit plangleichen Anschluss der untergeordneten Straße geplant. Die Autobahnanbindung erfolgt im Bereich der bestehenden GVS Rettenbach - Ringkofen unter Einbeziehung der vorhandenen Überführung über die Autobahn. Die bestehende Brücke muss nicht umgebaut werden. Durch die bestands-

orientierte Lösung werden die Eingriffe in das Grundeigentum und in Natur und Landschaft minimiert.

Die technische Planung fußt auf den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) – Ausgabe 2008“ und den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) – Ausgabe 2012“. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind als technische Standards anerkannt und damit taugliche Grundlage der Planung.

Es handelt sich um Richtlinien, sodass die konkrete Planung davon abweichen kann und darf, wobei jedoch eine Abweichung regelmäßig durch zusätzliche Maßnahmen flankiert werden muss. So wird der Ausbau einer Straße in einer kleineren Klasse als der fachtechnisch empfohlenen zwar möglich, aber meist durch Geschwindigkeitsbegrenzungen etc. zu flankieren sein.

Hier erscheint eine Reduzierung des Ausbaustandards im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der Autobahnanschlussstelle nicht vertretbar, denn der Schwerverkehr, der hier auf- bzw. abfährt benötigt entsprechend weite Kurvenradien, Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen bzw. Abbiegespuren.

Die Dimensionierung und Ausgestaltung der Autobahnanschlussstelle sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange.

Die Detailgestaltung des Vorhabens entspricht dem notwendigen Standard (siehe Seite 14 ff des Erläuterungsberichts, Planunterlage 1 T). Die Fahrstreifenbreiten sowie die Ausrundungsradien der Ausfahrtrampen sind sachgerecht. Die Abstände der Anschlussstellen bewegen sich im Rahmen der nach den Richtlinien zur Anlage von Autobahnen zulässigen Abstände.

### **3.3.4 Verkehrslärmschutz**

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Bau- oder Betriebslärm oder durch Verkehrsgeräusche ohne Ausgleich verbleiben. Soweit nötig wird dies durch Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt. (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Bei der Lage der Autobahnanschlussstelle wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

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

#### **3.3.4.1 § 50 BImSchG - Optimierungsgebot**

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

### 3.3.4.2 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung

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

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

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

oder wenn

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

oder wenn (außer in Gewerbegebieten)

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

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

Immissionsgrenzwerte

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

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

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

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

#### Ermittlung der Beurteilungspegel

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

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.

Messungen des Verkehrslärms sind 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 günstiger als Messungen (Ullrich, Lärmschutz unter besonderer Berücksichtigung des Straßenverkehrslärms, DVBl. 1985, 1159). So fließen bei der Berechnung etwa auch meteorologische Aspekte zugunsten der Betroffenen mit ein. Die betroffenen Beurteilungspegel gelten auch für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort hin und/oder für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können tatsächlich niedrigere Schallpegel auftreten (vgl. Nr. 4.0 der RLS-90). Nach dem Berechnungsverfahren der RLS-90 ist der Beurteilungspegel für Tag (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) der über alle Tage des Jahres ermittelten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) und Lkw-Anteile und Berücksichtigung einer leichten Mitwindsituation (3 m/s) und/oder leichter Temperaturinversion zu ermitteln. Die gemäß RLS-90 zugrunde gelegten Windgeschwindigkeiten von 3 m/s führen erfahrungsgemäß am Immissionsort zu einer Erhöhung der Pegel um ca. 0,5 dB(A) bis 1,0 dB(A) im Vergleich zu Verhältnissen ohne Wind. Einzelmessungen führen somit wegen der sich häufig ändernden Verkehrs- und Witterungsverhältnisse zu unterschiedlichen – nicht wiederholbaren – Ergebnissen und können demzufolge für die Beurteilung nicht herangezogen werden. Dies gilt auch für die Beurteilung und Überprüfung der Lärmsituation nach Fertigstellung der Baumaßnahme während der Betriebsphase.

Auf der Grundlage der RLS-90 ist daher eine zwar typisierende, aber wirklichkeitsnahe, faire und nachprüfbar, dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Berechnung gewährleistet. Die aus der Berechnung folgenden Beurteilungspegel sind dabei für die Betroffenen in der

Regel günstiger als Messungen (Amtliche Begründung zu § 3 der 16. BImSchV, BR-Drs. 661/89).

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen hier nicht vor. Der nach der 16. BImSchV zu ermittelnde Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf das Straßenbauvorhaben selbst. Eine Gesamtlärbetrachtung ist nicht vorzunehmen. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen, die auf den Immissionsort einwirken, zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, S. 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, S. 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, S. 215, 216).

Allerdings dürfen vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums (durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle") beinhaltet. Der Staat ist zudem verpflichtet, durch sein Verhalten nicht die Gesundheit des Einzelnen zu verletzen. Aus diesem Grund dürfen zusätzliche Lärmbeeinträchtigungen nicht eine Gesamtbelastung erreichen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt (BVerwG, Urt. V. 11.01.2001, 4 A 13/99, Rn. 89). Die vorhandenen anderen lärmemittierenden Quellen, die der Maßnahme des Vorhabenträgers nicht "angelastet" werden können sind vorhanden, erreichen jedoch offensichtlich nicht einen Belastungswert, der jede Zusatzleistung, jedenfalls im Umfang des Vorhabens, unzulässig machen würde. Aufgrund des Vorhabens ist viel eher eine Entlastung zu Gunsten der derzeit besonders betroffenen Anwohner zu erwarten.

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

Die Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing Kurzak aus dem Jahr 2007 wurde im Jahr 2018 aktualisiert. Zur Feststellung der aktuellen Verkehrsbelastungen sowie der Verkehrsentwicklung seit 2006/07 wurde im September 2018 eine neue Verkehrserhebung mit Knotenpunktzählungen und Verkehrsbefragungen durchgeführt. Die Verkehrserhebung erfolgte während der laufenden Zuckerrübenkampagne der Südzucker AG. Für die Verkehrsprognose wurde die in Bau befindliche St 2124, Umgehung Plattling-Ost, berücksichtigt. Hinsichtlich der örtlichen Entwicklung wurden die im Flächennutzungsplan der Stadt Plattling enthaltenen Erweiterungsflächen im Industriepark, das geplante Neubaugebiet Höhenrain-Ost und die vollständige Nutzung des Gewerbegebietes Kreuzäcker nördlich der A 92 berücksichtigt. Die Verkehrsprognose ist damit zu Recht Grundlage der aktualisierten Immissionsberechnung.

### 3.3.4.3 Lärmschutzmaßnahmen

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

gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG, wenn die Kosten aktiver Schutzmaßnahmen (wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle) außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

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

#### 3.3.4.4 Ergebnis zur Lärmproblematik

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

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an den vom Vorhabenträger vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln. Diese Einschätzung ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde aus den nachfolgenden Ausführungen, insbesondere den überzeugenden Einschätzungen des Vorhabenträgers. Die der aktualisierten Lärmberechnung zugrunde gelegte Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

Die von Einwendern aufgeworfenen Befürchtungen, dass v.a. grundlegende Annahmen für die Verkehrsprognose und damit auch für die Verkehrslärmberechnung nicht oder unrichtig getroffen worden seien, sind nach der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde nicht zutreffend und werden zurückgewiesen, denn alle berücksichtigungswürdigen Grundlagen sind in die aktualisierten Prognosezahlen eingeflossen und wurden bei der aktualisierten Berechnung berücksichtigt.

Die 16. BImSchV gilt für den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Der Bau der Anschlussstelle Plattling-Mitte im Zuge der bestehenden Straßen A 92 und der GVS Rettenbach–Ringkofen stellt keinen Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG dar, sondern ist als erheblicher baulicher Eingriff zu werten (s. a. Abschnitt C, Teil VI, Pkt. 10.1 der "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" -VLärmSchR 97-).

Im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 17 T des Plangeheftes) wurden für drei Immissionsorte Berechnungen durchgeführt. Geprüft wurde zum einen im Gewerbegebiet der nächst gelegene Immissionsort „Plattlinger Werkstätten Lebenshilfe Deggendorf e.V.“ Um lärmtechnische Auswirkungen der Maßnahme für schutzbedürftige Bereiche zu kontrollieren wurden das vom Vorhaben 800 m entfernte Mischgebiet von Ringkofen und das ebenfalls 800 m entfernte, als Sondergebiet eingestufte Bezirksklinikum Maimkofen, als weitere Immissionsorte aufgenommen.

Ein Vergleich der Lärmpegel im Prognose-Nullfall mit dem Prognose-Planfall für das Jahr 2030 (auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung von 2018) ergibt für die einzelnen Immissionsorte folgendes auf das Vorhaben bezogene Ergebnis:

#### Immissionsort 1: Plattlinger Werkstätten

Der Beurteilungspegel erhöht sich durch das Planvorhaben (Nr. 4.1 RLS-90) tagsüber von 63,6 dB(A) um 1,4 dB(A) auf 65,2 dB(A) und nachts von 58,9 um 1,4 dB(A) auf 60,3 dB(A).

Da der Beurteilungspegel nachts auf über 60 dB(A) steigt, liegt eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 d. 16. BImSchV vor. Grundsätzlich müssten daher die Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 d. 16. BImSchV von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht eingehalten werden. Bei der Entscheidung über Lärmschutz ist aber nach Ziffer 10.2 Abs. 2 VLärmSchR 97 jeweils nach der besonderen Nutzung der betroffenen Anlage oder des betroffenen Gebietes nur am Tag oder nur in der Nacht der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum heranzuziehen: Nur auf den Tagwert kommt es an bei Gebäuden oder Anlagen, die bestimmungsgemäß ausschließlich am Tag genutzt werden, z.B. Kindergärten, Schulen oder Bürogebäude.

Die Plattlinger Werkstätten werden nur tagsüber genutzt. Da sich in diesem Bereich auch keine Wohnung befindet, ist für die Entscheidung zum Lärmschutz nur der Tagwert heranzuziehen. Dieser liegt für den Planungsfall 2030 mit 65,2 dB(A) unterhalb des Grenzwertes von 69 dB(A).

Ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen besteht nicht.

#### Immissionsorte 2 und 3: Ringkofen und Bezirksklinikum Mainkofen:

Der Beurteilungspegel erhöht sich durch das Planvorhaben tagsüber von 50,4 dB(A) um 1,4 dB(A) auf 51,8 dB(A) und nachts von 45,5 dB(A) um 1,4 dB(A) auf 46,9 dB(A). Da sich der Beurteilungspegel sowohl am Tag als auch nachts um weniger als 3 dB(A) erhöht und die Grenzwerte von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) nachts unterschritten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen. Eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt nicht vor. Im Übrigen werden auch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht überschritten.

Die 16. BImSchV erfasst nur den Lärm der von 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. Für die Abwägung bieten dann die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierung.

Künftig wird für die aufzustufende Scheiblerstraße südlich der Robert-Bosch-Straße eine Verkehrsmenge von rund 7.000 Kfz/Tag prognostiziert. Die neue Anschlussstelle führt durch eine Verlagerung des Verkehrs von der Scheiblerstraße und der Staatsstraße St 2124 auf die A 92 zu einer leichten Reduzierung des Verkehrs. Ein Lärmzuwachs durch die Änderung der Verkehrsbedeutung der Scheiblerstraße kann somit ausgeschlossen werden. Ein Anspruch auf Lärmvorsorge wird nicht ausgelöst.

Forderungen, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, finden keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916).

Soweit gefordert wird zum Schutz vor Lärm die Berechnung anhand von Geschwindigkeiten jenseits der erlaubten Geschwindigkeit bzw. jenseits einer Richtgeschwindigkeit vorzunehmen, ist dem nicht zu folgen. Der schalltechnischen Berechnung werden die zulässigen Geschwindigkeiten (auf Autobahnen 130 km/h für Pkw und von 80 km/h für Lkw) zugrunde gelegt. Aus diesen Geschwindigkeiten wird gemäß der Anlage 1 der 16. BImSchV der

Korrekturwert  $D_v$  berechnet, der von 100 km/h abweichende Geschwindigkeiten berücksichtigt. Fehlverhalten von Kraftfahrzeugführern kann dem Vorhabenträger nicht zur Last gelegt werden, sodass insoweit weder seine Mittel noch Steuermittel eingesetzt werden.

Forderungen zum Schutz vor Lärm auch Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen werden zurückgewiesen. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Planfeststellungsverfahren wird nicht notwendig. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind verkehrsrechtliche Anordnungen und erfolgen daher nicht in Planfeststellungsbeschlüssen, es sei denn, dies wäre ausnahmsweise zur Konfliktbewältigung schon im Planfeststellungsbeschluss geboten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, Az. 5 S 1/98, NVwZ-RR 1999, 165). Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen i.S.v. § 41 Abs. 1 BImSchG, auf die die Lärmbetroffenen Anspruch haben, sondern nachrangige und subsidiäre Lösungen. Zum Schutz vor schädlichen Immissionen haben planerische und bauliche Maßnahmen Vorrang. Selbst wenn man verkehrsregelnde Lärmschutzmaßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen des § 41 BImSchG weitergehend zulassen wollte, würde deren Einbeziehung in die Regelungen einer Planfeststellung voraussetzen, dass die konkrete Verkehrsregelung als Dauermaßnahme der Funktion des Verkehrswegs noch ausreichend gerecht wird (vgl. Jarass, Neues von den Schwierigkeiten des Verkehrsimmissionsschutzes, in "Immissionsschutzrecht in der Bewährung, 25 Jahre Bundes-Immissionsschutzgesetz", Festschrift für Gerhard Feldhaus, herausgegeben von Czajka/Hansmann/Rabentisch, 1999, 235 ff.). Folgerichtig verweisen die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 daher auf den Vorbehalt des Straßenrechts und die straßenrechtliche Widmung. Eine verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist nicht erforderlich und damit unverhältnismäßig, wenn dem Lärm schon durch Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes begegnet werden kann (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241 sowie die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007). Letzteres ist hier mit den in der Planung vorgesehenen Maßnahmen der Fall.

### **3.3.5 Schadstoffbelastung, Luftreinhaltung**

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

Nach § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (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).

Konkretisiert wird die Rechtslage zur Luftschadstoffproblematik durch die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV). In der 39. BImSchV sind Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe definiert, die nach den Regelungen der §§ 2 bis 8 der 39. BImSchV einzuhalten sind und nicht überschritten werden dürfen.

Nach gegenwärtigem Wissensstand ist davon auszugehen, dass Stickstoffdioxide (NO<sub>2</sub>) und Partikel (Ruß, Abrieb, Staub) für die Beurteilung der Schadstoffbelastung von Anliegern an Straßen maßgebend sind.

Zur Beurteilung der Luftschadstoffe hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. im Benehmen mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) mit ARS Nr. 29/2012 die „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ herausgegeben.

Eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach der RLuS 2012 ist nur bis zu einer Entfernung von bis zu 200 m beidseits des Schadstoffemittenten zulässig. Bei größeren Abständen zur nächstgelegenen Wohnbebauung, wird nach der RLuS 2012 davon ausgegangen, dass sich die vorhandene Grundbelastung nicht erhöht.

Durch die bereits bestehenden Straßen A 92 und GVS Rettenbach - Ringkofen ist das Trassenumfeld bereits vorbelastet. Eine signifikante Änderung bzw. Verschlechterung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung für die 800 m entfernt liegende nächstgelegene Wohnbebauung ist sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen durch den Neubau der Anschlussstelle nicht zu befürchten. Belastungen oder Einwirkungen, die 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 auch unter Berücksichtigung von Verkehrsverlagerungen auf die Zubringerstraßen nicht zu erwarten.

Durch die Reduzierung der Fahrstrecken und der Fahrzeiten für Schwerlastverkehr, der die Gewerbegebiete an der neuen Anschlussstelle direkt anfahren kann, ist insgesamt eine Reduzierung der Emissionen zu erwarten.

### 3.3.6 Bodenschutz

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

Normierte Schutzanforderungen und Belange sowie Planungsreaktion:

Der Schutz des Bodens wird vor allem durch den Rechtsrahmen des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) abgesteckt. Zweck dieses Gesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

Die Grundsätze und Pflichten sind in den §§ 4 bis 10 BBodSchG geregelt. Besondere Vorschriften greifen bei Altlasten und bei einer landwirtschaftlichen Bodennutzung.

Die vom Vorhaben bedingten Eingriffe in den Boden und dessen Aufbau werden im Erläuterungsbericht unter Kap. 4.11 und 5.3 sowie 6.4.3 dargestellt. Im Übrigen wird auf die Planunterlagen Bezug genommen.

Einwendungen und Stellungnahmen zum Bodenschutz:

Das **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut** forderte mit Schreiben vom 13.08.2014 und 07.08.2017 u.a. eine sachgerechte Rekultivierung der baubedingt in Anspruch genommenen Flächen. Auf das Hinweisblatt Bodenschutz wurde verwiesen. Außerdem wurde zur Gewährleistung eines optimalen Bodenschutzes die Etablierung einer qualifizierten bodenkundlichen Baubegleitung gefordert.

Die sich hieraus ergebenden Folgerungen wurden zu Auflagen verdichtet.

Der Vorhabenträger erwiderte mit Schreiben vom 22.03.2018 zum Thema Bodenschutz, dass eine bodenkundliche Baubegleitung nicht für erforderlich gehalten werde. Die Einhaltung der Bestimmungen des Bundesbodenschutzgesetzes und der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung wurde zugesagt.

Zwischenfazit zum Bodenschutz:

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von den im Prognosejahr mit rund 37.800 Kfz/Tag (A 92) und 9.400 Kfz/Tag (Summe des ein- und ausfahrenden werktäglichen Verkehrs während der Zuckerrübenkampagne) belasteten Straßen werden unter Beachtung der 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. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich.

Durch den Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte erfolgt eine Neuversiegelung von Boden. Der Neuversiegelung stehen jedoch die Entsiegelung von Straßenflächen (ehemalige landwirtschaftliche Wege, Parkplatz Michaelsbuch) und die Aufwertung von Flächen im Rahmen der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gegenüber.

Die Auflagen sind zur Sicherung der Bodenfunktionalitäten geeignet. Als Verfestigung des im Zuge der Anhörung vom Vorhabenträger in den Antragsunterlagen zugesagten Vorgehens sind sie auch zumutbar und angemessen (Auflagen siehe A.3.3 und A.3.5 Bodenschutz).

### **3.3.7 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz**

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

#### **3.3.7.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen**

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

Die nächstgelegenen Schutzgebiete sind das FFH-Schutzgebiet 7243-302 bzw. das EU-Vogelschutzgebiet 7243-402 „Isarmündung“.

Diese liegen jedoch ca. 2,3 km südöstlich vom geplanten Vorhaben entfernt. Aufgrund der Entfernung ist eine Beeinträchtigung dieser Natura-2000-Gebiete durch das Bauvorhaben mit Sicherheit auszuschließen. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

Schutzgebiete nach den §§ 23 – 29 BNatSchG sind im Planungsgebiet nicht vorhanden. Seitens der amtlichen bayerischen Biotopkartierung sind keine Biotope erfasst. Die nächstliegenden amtlich kartierten Biotope befinden sich in mehr als 1 km Entfernung. Kleinflächig kommen nicht kartierte, aber biotopwürdige Bestände vor (Feuchtgehölze, naturnahe Feldgehölze, Landröhricht). Landschaftsbestandteile können jedoch gesetzlich Schutz erfahren, ohne bisherige Kartierung. Hier werden 0,05 ha Landröhricht und Feuchtgebüsch

überbaut (Lage siehe Unterlage 19.2/1 T Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan).

Ungeachtet dessen ergibt die Abwägung, dass das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Die für das Vorhaben sprechenden Argumente (vgl. v.a. Planrechtfertigung) sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde selbst einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotope und Lebensstätten rechtfertigen, sodass auch die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG vorliegen.

Durch die Planfeststellungsbehörde wird hier gemäß § 30 Abs. 3 i.V.m. § 30 Abs. 2 BNatSchG und Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG eine Ausnahme zugelassen, da die Eingriffe ausgeglichen werden können.

Rodungsarbeiten dürfen nur in der Zeit von Oktober bis Februar (siehe auch Unterlage 19 T und A 3.3.7) durchgeführt werden. Für die notwendige Beseitigung von Hecken und Feldgehölzen wird nach § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG eine Ausnahme von den Verboten des Art. 16 BayNatSchG erteilt, da die Eingriffe ausgeglichen werden können und die Maßnahmen zudem aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses notwendig sind.

Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde und die höhere Naturschutzbehörde wurden am Planfeststellungsverfahren beteiligt.

### 3.3.7.2 Artenschutz

#### 3.3.7.2.1 Allgemeiner Artenschutz

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

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

#### 3.3.7.2.2 Besonderer und strenger Artenschutz

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

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

- Arten der Anhänge A und B der EG-Artenschutzverordnung 338/97,
- Arten des Anhangs 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.

#### 3.3.7.2.2.1 Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG

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

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

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

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

#### § 44 Abs. 5 BNatSchG:

Für nach § 15 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 gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, 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 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.

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

#### 3.3.7.2.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus (BayVGH, Urteil vom 20.11.2012, Az. 22 A 10.40041). Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ der Obersten Baubehörde in der Fassung vom Januar 2015. Ergänzt wird die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung im Hinblick auf den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch die Ausführungen und Auflagen in diesem Beschluss.

Die 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 Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 19.3 T dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend.

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

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen.

#### 3.3.7.2.2.3 Konfliktanalyse

##### § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Ein Verstoß gegen das Tötungs- oder Verletzungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegt nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG 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 Beeinträchtigungen bei Anwendung der gebotenen fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden können.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Schutzmaßnahmen ist mit der Baumaßnahme keine signifikante Erhöhung des baubedingten Tötungsrisikos für besonders geschützte Arten verbunden (auf Planunterlage 19 T wird Bezug genommen).

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

Die Erhebung der Daten, deren vorhabenspezifische Bewertung unter Zugrundelegung des artspezifischen Verhaltens sowie die darauf basierenden Schritte des Vorhabenträgers zur Vermeidung von Tötungen, Verletzungen, Störungen oder Schädigungen sowie zum Schutz und schließlich zur Kompensation sind nachvollziehbar und werden dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt. Auf Planunterlage 19 T wird Bezug genommen.

#### Fledermäuse

Im Untersuchungsgebiet sind Quartiere von Fledermäusen nicht bekannt. Potenziell geeignete Habitatstrukturen finden sich nur im Bereich von Siedlungen, Gewerbe- und Industriegebäuden sowie ggf. in den mit alten Bäumen durchsetzten Randhecken am Nordrand des Industriegebietes. Da mit dem Vorhaben keine Eingriffe in Lebensstätten verbunden sind, besteht keine baubedingte Gefahr der Tötung oder Verletzung von Individuen oder Entwicklungsformen.

Sichere Querungsmöglichkeiten mit günstiger Anbindung an Leitstrukturen und/oder besonders geeignete Teillebensräume sind im Wirkraum nicht vorhanden. Ein höheres Flugaufkommen kann ausgeschlossen werden. Auch nach dem Bau der neuen Autobahnanschlussstelle ist allenfalls sporadisch mit dem Auftreten jagender oder in Einzelfällen auch querender Fledermäuse zu rechnen. Unter Berücksichtigung der bestehenden Gefährdungen und da weder Lockwirkungen zu unterstellen sind, noch raumwirksame Verbundachsen beansprucht werden, kann eine vorhabenbedingte, signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden.

#### Feldlerche

Direkte Gelegeverluste und damit die baubedingte Tötung von Individuen (Jungvögeln) oder „Entwicklungsstadien“ (Eier, Gelege) können durch eine Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit, sowie durch eine größtmögliche Begrenzung des Baufelds auch in ausgeräumten Ackerlagen vermieden werden. Bei Baubeginn in der Brutphase werden darüber hinaus sofern erforderlich in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung weitere Maßnahmen, insbesondere zur Vergrämung bzw. zur Verhinderung einer Einnischung im erforderlichen Baufeld und damit zur Verhinderung von Gelegeverlusten ergriffen (Schutzmaßnahmen 1 und 4).

Eine regelmäßige Querung der Auffahrtsschleifen mit Aufenthalt der als Lebensraum für die Art ungeeigneten Innenflächen ist aufgrund der zu prognostizierenden Meidung und der Lage im unmittelbaren Nahbereich zur A 92 nicht zu erwarten. Eine signifikante Erhöhung der Kollisionsgefährdung kann daher ausgeschlossen werden.

#### Wiesenschafstelze

Direkte Gelegeverluste und damit die baubedingte Tötung von Individuen (Jungvögeln) oder „Entwicklungsstadien“ (Eier, Gelege) können durch eine Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit, sowie durch eine größtmögliche

Begrenzung des Baufelds auch in ausgeräumten Ackerlagen vermieden werden. Bei Baubeginn in der Brutphase werden darüber hinaus sofern erforderlich in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung weitere Maßnahmen, insbesondere zur Vergrämung bzw. zur Verhinderung einer Einnischung im erforderlichen Baufeld und damit zur Verhinderung von Gelegeverlusten ergriffen (Schutzmaßnahmen 1 und 4).

Eine besondere Lockwirkung oder Attraktivität des Innenraums der Auffahrtsschleifen ist nicht zu vermuten. Ein regelmäßiger Aufenthalt im Innenbereich ist daher ebenso wie regelmäßige Querungsversuche nicht zu erwarten. Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos ist nicht zu erwarten.

#### Bluthänfling

Eine Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Nestern und Eiern kann durch eine vollständige Beseitigung aller Gehölze in den Wintermonaten vor Beginn der Brutsaison ausgeschlossen werden (Schutzmaßnahme 1). Weitere Verluste oder Schädigungen von (potenziellen) Brutplätzen im Umfeld und damit auch von Nestern, Eiern, Gelegen und Jungvögeln werden durch den Schutz angrenzender Strukturen ausgeschlossen (Schutzmaßnahmen 2 und 3).

Auf den neuen Straßennebenflächen werden Nahrungshabitate entstehen, welche vom Bluthänfling genutzt werden könnten. Allerdings ist nicht von zusätzlichen Lockeffekten, sondern von einer Verschiebung möglicher Nutzungen im Bereich straßennaher Strukturen auszugehen. Durch die A 92 ist bereits eine erhebliche Kollisionsgefahr mit Kraftfahrzeugen vorhanden. Verlagerungen straßennaher Nutzungen führen daher, bei Berücksichtigung geringer Fahrtgeschwindigkeit und kurzer Streckenlänge der Anschlussstellenäste, nur zu Verschiebungen nicht jedoch zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos.

#### Goldammer

Eine Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Nestern und Eiern kann durch eine vollständige Beseitigung aller Gehölze in den Wintermonaten vor Beginn der Brutsaison ausgeschlossen werden (Schutzmaßnahme 1). Weitere Verluste oder Schädigungen von (potenziellen) Brutplätzen im Umfeld und damit auch von Nestern, Eiern, Gelegen und Jungvögeln werden durch den Schutz angrenzender Strukturen ausgeschlossen (Schutzmaßnahmen 2 und 3).

Infolge der Nutzung auch autobahnnaher Gehölz- und Saumbiotope zur Brut ist für die Art bereits ein erhebliches Risiko für Kollisionen mit Kfz vorhanden. Es ist allenfalls mit einer Verlagerung von Brut- und Flächennutzungen einzelner Paare in das Umfeld der neuen Autobahnanschlussstelle zu erwarten. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist nicht zu erwarten.

#### Feldsperling

Eine Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Nestern und Eiern kann durch eine vollständige Beseitigung aller Gehölze in den Wintermonaten vor Beginn der Brutsaison ausgeschlossen werden (Schutzmaßnahme 1). Weitere Verluste oder Schädigungen weiterer Brutplätze bzw. der dort befindlichen Gelege, Eier, Nester und Jungvögel im Umfeld werden durch den Schutz angrenzender Strukturen ausgeschlossen (Schutzmaßnahmen 2 und 3).

Ein mögliches Auftreten an der Anschlussstelle mit ihren verhältnismäßig niedrigen Fahrgeschwindigkeiten und den verhältnismäßig kurzen Strecken führt unter Berücksichtigung der weiten Verbreitung der Art und der bereits jetzt hohen Kollisionsgefährdung nicht zu einer signifikanten Erhöhung der Kollisionsgefahr.

#### Mäusebussard und Turmfalke

Da keine baubedingten Eingriffe in Horstplätze erfolgen, besteht kein vorhabenbedingtes Risiko für Verletzungen oder Tötungen von Individuen oder Jungvögeln, Gelegen und Eiern.

Ein betriebsbedingt hohes Kollisionsrisiko ist bereits durch die Bundesautobahn vorhanden. Zusätzliche Lockeffekte aus dem weiteren Umfeld sind nicht zu erwarten. Nur in sehr geringem Umfang wird es zu einer Verlagerung der bestehenden Jagdgebietenutzung aus Randstrukturen der A 92 auch in die Anschlussstellenäste kommen. Da bereits ein hohes Kollisionsrisiko besteht und nur minimale Verschiebungen zu erwarten sind, zugleich die Fahrgeschwindigkeiten auf den Fahrbahnen der Anschlussstelle ungleich niedriger sind als auf der A 92, kann eine signifikante Erhöhung der Kollisionsgefahr mit Kfz ausgeschlossen werden.

#### Haussperling

Da Eingriffe in Brutlebensräume nicht erfolgen, besteht kein baubedingtes Risiko für Individuen oder Entwicklungsformen.

Da für die Art bereits eine hohe Kollisionsgefährdung durch die Nutzung verkehrlich stark belasteter Lebensräume im Umfeld des Menschen besteht und keine besondere Lockwirkung von den geplanten Nebenflächen der Anschlussstelle ausgeht, kann eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden.

#### Dohle

Ein baubedingtes Risiko für Individuen oder Entwicklungsformen kann ausgeschlossen werden, da im Umfeld der A 92 keine Brutplätze existieren.

Durch Aufenthalte auf Straßennebenflächen der A 92 besteht bereits jetzt ein gewisses Kollisionsrisiko. Da für die zukünftigen Straßennebenflächen keine besondere Attraktivität zu vermuten ist, ist nicht mit einer Zunahme von Aufenthalten in kollisionsgefährdeten Bereichen oder vermehrten Querungsversuchen auszugehen. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ergibt sich damit nicht.

#### Mauersegler und Rauchschwalbe

Da Gebäude mit Neststandorten nicht abgerissen werden, kommt es zu keinen baubedingten Tötungen von Jungen in Eiern oder geschlüpft in Nestern.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung und einem nur gelegentlichen Auftreten von Einzeltieren ist keine signifikante Erhöhung der Kollisionsgefährdung festzustellen.

#### § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG

##### Störungs- und Schädigungsverbot

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

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

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

Unter Einbeziehung der im LBP (Unterlage 19.1 T) und diesem Beschluss festgesetzten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und konfliktvermeidenden Maßnahmen ist nach naturschutzfachlicher Einschätzung davon auszugehen, dass der Eingriff zu keiner Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG führen wird.

#### Fledermäuse

Mit dem Vorhaben sind keine Eingriffe in Lebensstätten verbunden. Eine Schädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kann ausgeschlossen werden. Bau- und betriebsbedingte Störungen sind in Bereichen möglich, die Fledermäusen potenziell als Jagdgebiet dienen. Allerdings besteht bereits eine erhebliche Vorbelastung durch den Betrieb der A 92 und der umliegenden Gewerbe- und Industriestandorte. Eine höhere Bedeutung der betroffenen Flächen für Fledermäuse oder auch nur einer der potenziell vorkommenden Fledermausarten kann unter Berücksichtigung ihrer Lage und der strukturellen Ausstattung ausgeschlossen werden. Die vorhabenbedingten Flächenverluste und Störeinflüsse können ggf. problemlos durch Nutzung anderer, besserer oder vergleichbarer Flächen kompensiert werden. Vorhabenbedingte Belastungen, die sich in erheblichem Maße negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen von Fledermausarten auswirken könnten, sind damit nicht festzustellen.

#### Feldlerche

Auf den Ackerstandorten im Baufeld südlich und nördlich der A 92 befinden sich Reviere der Feldlerche in geringer Anzahl und Dichte. Von einem vorhabenbedingten Verlust von 2 Brutrevieren ist auszugehen. Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden direkt zerstört oder geschädigt. Die Beanspruchung von Revierflächen weiterer im Umfeld siedelnder Paare kann durch die Minimierung der Arbeitsstreifen und den Schutz angrenzender Ackerstandorte vor baubedingten Veränderungen (Schutzmaßnahme 4) ausgeschlossen werden. Um die ökologische Funktionalität der beiden betroffenen Reviere und damit der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang zu wahren ist eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme erforderlich (CEF 1, Optimierung und Neuschaffung von Lebensräumen und Habitatelementen für Ackerbrüter in der offenen Kulturlandschaft). Im weiteren Umfeld werden Lebensräume aufgewertet bzw. neu geschaffen und damit eine Lebensraumverbesserung für die lokale Population der Feldlerche erreicht. Auf einer Fläche von zweimal 1,0 ha erfolgt eine Extensivierung bestehender ackerbaulicher Flächennutzung durch Anbau von Getreide bei doppeltem Saatreihenabstand und vollständigen Verzicht auf Dünger- und Pflanzenschutzmitteleinsatz sowie auf mechanische Unkrautbekämpfung von 15. März bis 1. Juli.

Unter Berücksichtigung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme CEF 1 bleibt die ökologische Funktionalität der verlorenen Lebensstätten gewahrt und eine Erfüllung des Tatbestands der Schädigung kann ausgeschlossen werden.

Störungen, die sich erheblich negativ auf die lokale Population oder den Erhaltungszustand dieser auswirken könnten, können ausgeschlossen werden.

#### Wiesenschafstelze

Vom Eingriff betroffen ist ein unmittelbar im erforderlichen Baufeld des Vorhabens liegendes Brutrevier. Von einem Verlust des Brutreviers und der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist auszugehen. Beanspruchungen möglicher Reviere bei Umsiedlung ins benachbarte Umfeld können durch Schutz angrenzender Strukturen ausgeschlossen werden (Schutzmaßnahme 4). Für das betroffene

Brutpaar besteht die Möglichkeit auf benachbarte Ackerflächen, die bislang nur vereinzelt besiedelt sind, auszuweichen. Es ist gesichert, dass die ökologische Funktionalität der vorhabenbedingt beanspruchten Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt.

Im Wirkungsbereich des Vorhabens sind weitere Brutpaare nicht vorhanden. Allenfalls können sich vorhabenbedingt Störungen bei einer kleinräumigen Umsiedlung im engeren Umfeld auf bereits erheblich vorbelastete Flächen ergeben. Im weiteren Umfeld stehen aber weitaus günstigere Habitate in größerer Flächenausdehnung mit deutlich geringeren Vorbelastungen zur Verfügung, so dass ausgeschlossen werden kann, dass sich die Belastungen in erheblichem Maße störend auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken könnten.

#### Bluthänfling

Im Bereich der Brachflächen und Nebenflächen der A 92 wurde ein dauerhaft besetztes Revier erfasst. Unmittelbare Eingriffe in das Brutrevier sind allenfalls randlich im Bereich der autobahnbegleitenden Saumstrukturen mit dem Bau des Beschleunigungsstreifens nördlich der A 92 verbunden. Mögliche Brutplätze werden direkt durch das Vorhaben beansprucht. Insofern ist eine Schädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht ausgeschlossen. Es ist aber davon auszugehen, dass im engeren Umfeld auch weiterhin geeignete Brutplatzstandorte zur Verfügung stehen in die ausgewichen werden kann. Selbst bei einer direkten Betroffenheit von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt deren ökologische Funktionalität im räumlichen Kontext gewahrt.

Störungen, die sich erheblich negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken könnten, sind nicht festzustellen.

#### Goldammer

Vorhabenbedingt werden mehrere Bruthabitate berührt oder direkt beansprucht. Die Verluste können durch den Schutz angrenzender Habitate (Schutzmaßnahmen 2 und 3) reduziert werden. Vergleichbare Habitate sind in unmittelbarer Nähe zu den beanspruchten Brutrevieren zahlreich vorhanden. Da die Goldammer in der Lage ist, straßennahe Biotop erfolgreich zu besiedeln, werden nach Fertigstellung des Vorhabens zudem bereits kurzfristig neue potenzielle Brutbiotope vergleichbarer Qualität zur Verfügung stehen. Ferner stehen noch nicht besiedelte Gehölzbiotope als Ausweichlebensraum in räumlicher Nähe zur Verfügung. Die ökologische Funktionalität der betroffenen Lebensstätten bleibt somit trotz direkter Eingriffe im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Wenige weiterhin im Umfeld des Vorhabens brütende Paare sind in geringem Ausmaß zusätzlichen Belastungen durch Lärm und visuelle Effekte ausgesetzt. Auch für mittelbar beeinträchtigte Individuen besteht die Möglichkeit zur kleinräumigen Verschiebung der Aktionsräume. Aus dem Vorhaben ergeben sich keine erheblichen Störungen und Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population.

#### Feldsperling

Im dem durch das Vorhaben beanspruchten Bereich ist ein Brutstandort möglich, so dass vorhabenbedingt möglicherweise durch die erforderlichen Rodungsmaßnahmen auch Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zerstört werden. Da aber eine kleinräumige Umsiedlung möglich ist, bleibt auch bei Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Da die Art nur wenig störungsanfällig ist und regelmäßig erfolgreich selbst die Nebenflächen verkehrsreicher Straßen oder Randstrukturen von Industrieflächen zu besiedeln vermag, wird sich das Vorhaben nicht erheblich störend auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken.

#### Mäusebussard und Turmfalke

Eine Schädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kann ausgeschlossen werden, da Brutplätze einschließlich ihres engeren Horstumfeldes im Untersuchungsgebiet nicht erfasst werden konnten.

Vorhabenbedingt ist neben geringen Verlusten von Nahrungsflächen eine Erweiterung bestehender Störeinflüsse in Jagdgebieten möglich. Betroffen sind ausschließlich Jagdhabitats von sehr geringer Güte und Bedeutung. Die kleinflächigen Verluste und die Ausweitung bestehender Belastungen kann durch Verschiebung der Aktionsräume kompensiert werden. Die vorhabenbedingten Belastungen oder Flächenverluste wirken sich nicht erheblich störend auf die betroffenen Brutpaare oder negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Art aus.

#### Haussperling

Mit dem Vorhaben sind keine Maßnahmen am vorhandenen Gebäudebestand und im unmittelbaren Umfeld der Brutplätze verbunden. Da keine Eingriffe in die Bruthabitate erfolgen, kann eine vorhabenbedingte Schädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden.

Im Umfeld um die Brutstandorte ist mit zusätzlichen bau- und betriebsbedingten Belastungen zu rechnen. In wesentliche Habitatbestandteile wird nicht eingegriffen. Für die besiedelten Lebensräume bestehen bereits jetzt erhebliche Störeinflüsse. Die zusätzlichen Belastungen wirken sich nicht in erheblicher Weise auf die lokalen Vorkommen oder erheblich störend auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus.

#### Dohle

Ein Brutvorkommen konnte im Untersuchungsgebiet nicht ermittelt werden. Eine Schädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kann daher ausgeschlossen werden. Belastungen, die sich negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken könnten, sind nicht festzustellen.

#### Mauersegler und Rauchschwalbe

Eingriffe in die Bruthabitate sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Eine Schädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kann ausgeschlossen werden. Störungen, die sich erheblich negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken könnten, sind nicht festzustellen.

#### § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

Im Untersuchungsraum sind keine Pflanzen der besonders geschützten Arten nachgewiesen. Von potenziellen Vorkommen ist aufgrund der Untersuchungen (Vor-Ort-Begehungen) nicht auszugehen.

#### 3.3.7.2.2.4 Ausnahmeerteilung

Soweit das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für die besonders und streng geschützten Arten nicht zu vermeiden ist, wird eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen also die Zulassung erfordern, zumutbare Alternativen dürfen nicht gegeben sein und der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten darf sich nicht verschlechtern. Außerdem dürfen Art. 16 FFH-RL und Art. 9 V-RL der Zulassung nicht entgegenstehen.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen hier vor. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der

Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04, in juris, Rn. 573). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG.

Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung gibt es nicht.

Hinsichtlich der Planungsvarianten wird auf die Ausführungen unter C 3.3.2 verwiesen. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass die planfestgestellte Trasse auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den Ausbau („Nullvariante“) ist keine Alternative in diesem Sinne bzw. kann keine „zumutbare Alternative“ bzw. „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ darstellen. Die Belange, die für den Straßenbau sprechen, wiegen hier so schwer, dass sie auch die Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen.

Bei der Planlösung wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt.

Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Auch diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Straßenbauvorhaben hat 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. Auf die Unterlage 19.3 T wird Bezug genommen.

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

### 3.3.7.3 Eingriffsregelung

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 3.3.7.3.1 Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP – Unterlage 19.1 T) verwiesen.

Der Vorhabenträger nimmt die in der Unterlage 19.1 T Kap. 4.2.1 vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen sowie die Schutzmaßnahmen (Unterlage 19.1. T, Kap 4.2.2 sowie in Anlage 3 Maßnahmenformblätter) S 01 bis S 04 vor.

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

#### **Konfliktbereich (gesamte Vorhabenfläche)**

##### Landwirtschaftlich genutzte Flächen nordöstlich des Industrieparks Plattling

**Auswirkungen auf die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes:**

- Unterbrechung der Biotopvernetzung und des Funktionsgefüges entlang der bislang im Bereich der Überführung eingewachsenen Straßen (v.a. durch vorübergehenden Verlust der Leitlinienstruktur für Vögel und Fledermäuse) durch Überbauung der z.T. naturnahen Bestände an Hecken Feuchtgebüsch und Röhricht;
- Überbauung von drei Feuchtgebüsch und Röhricht (Biotope entsprechend den Kriterien der amtlichen Bayerischen Biotopkartierung) sowie Hecken und vor allem Acker.

**Auswirkungen auf die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter:**

- Abtragung von Oberboden und Erstellung eines künstlichen Bodenaufbaus;
- Versiegelung von als Acker genutzten Bodenflächen;
- Versiegelung und Überbauung von Boden mit den Beständen: Hecke, Feuchtgebüsch, Landröhricht.

**Auswirkungen auf Landschaftsbild (Vielfalt, Eigenart und Schönheit) und Erholungswert von Natur und Landschaft:**

- Verlust der bislang landschaftlich einrahmend wirkenden Hecken entlang der Straßen;
- Errichtung eines technischen Bauwerks (Anschlussstelle einschließlich Straßenböschungen der Anschlussstellenäste).

Auf Unterlagen 19.1 T ff. wird insoweit Bezug genommen.

### 3.3.7.3.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

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

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Die Regelungen der Bayerischen Kompensationsverordnung finden keine Anwendung, da das Verfahren vor deren Inkrafttreten beantragt wurde.

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

Wie in Unterlage 19.1 T des Plangeheftes unter Nr. 6 dargestellt erfordert der Neubau der Autobahnanschlussstelle Plattling-Mitte nach den o. g. Grundsätzen einen flächigen Ausgleich von 0,146 ha.

Art der Beeinträchtigung	Beeinträchtigte Fläche	Faktor / Faktor bei Vorbelastung	Ausgleichsflächenbedarf
<b>A) Auswirkungen auf die Arten- und Biotopausstattung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Unmittelbare</b> Veränderungen von Biotopflächen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>wiederherstellbare Biotope mit kurzer Entwicklungszeit nach GS 1.1:</u> Landröhricht (GR)</li> <li>- <u>wiederherstellbare Biotope mit längerer Entwicklungszeit nach GS 1.2:</u> Feuchtgebüsch (WG)</li> <li>- <u>nicht wiederherstellbare Biotope nach GS 1.3:</u></li> </ul> </li> <li>• <b>Vorübergehende</b> unmittelbare Beeinträchtigungen von Biotopen:</li> <li>• <b>Mittelbare</b> Beeinträchtigungen von Biotopen nach GS 5:</li> </ul>	0,025 ha	1,1 / 0,6	0,015 ha
	0,028 ha	1,4 / 0,9	0,025 ha
	-	-	-
	-	-	-
<b>B) Auswirkungen auf das landschaftliche Funktionsgefüge: artenschutzrechtliche Belange</b> (gemäß GS 7)	-	-	-
<b>C) Auswirkungen auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beeinträchtigung des Landschaftsbildes</li> <li>• Beeinträchtigung der Erholungseignung und des Naturgenusses</li> </ul>	-	-	-
	-	-	-
<b>D) Auswirkungen auf den Naturhaushalt (Boden, Wasser, Klima):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Versiegelung landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen nach GS 3.1: Acker, straßennahe Gehölze (mit Lebensräumen, die nicht den Kriterien der Bay. Biotopkartierung entsprechen)</li> <li>• Entsiegelung bisheriger Straßen und Wege nach GS 3.1**</li> <li>• Versiegelung forstwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen nach GS 3.2</li> </ul>	1,175 ha - 0,405 ha* <b>0,770 ha</b>	0,3	<b>0,231 ha</b>
	- 0,417 ha	- 0,3	<b>- 0,125 ha</b>
	-	-	-
	<b>Summe Ausgleichsflächenbedarf:</b>		

Rechnerische Ungenauigkeiten erklären sich durch Rundungen

Folgende Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind vorgesehen.

**Maßnahme CEF 1, 2,00 ha**

Ziel/Begründung der Maßnahme:

- Schaffung von Ausweichhabitaten für vom Bauvorhaben betroffene Ackerbrüter bzw. Vogelarten der offenen Feldflur, speziell für zwei Feldlerchen-Brutpaare;
- Optimierung von Lebensräumen für vom Bauvorhaben betroffene Ackerbrüter bzw. Vogelarten der offenen Feldflur (Feldlerche) mit dem Ziel einer Dichtesteigerung und der Erhöhung des Bruterfolgs in bereits besiedelten Habitaten;
- Wahrung der ökologischen Funktionalität potenziell betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten der vom Bauvorhaben betroffenen Ackerbrüter bzw. Vogelarten der offenen Feldflur (Feldlerche, aber auch Wiesenschafstelze) im räumlichen Zusammenhang.

Maßnahmenbeschreibung:

- Extensivierung bestehender ackerbaulicher Flächennutzung auf einer Fläche von zweimal 1,0 ha (mit Abstand zwischen den beiden Flächen von mindestens 500 m) durch Anbau von Getreide bei doppeltem Saatreihenabstand und vollständigem Verzicht auf Dünger- und

Pflanzenschutzmitteleinsatz sowie auf mechanische Unkrautbekämpfung vom 15. März bis 01. Juli;

- Umsetzung z. B. im Rahmen produktionsintegrierter Kompensation (PIK).

Die Maßnahme CEF 1 dient multifunktional dem naturschutzrechtlichen Ausgleich von Eingriffen nach der Eingriffsregelung sowie der Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände. Durch ihre Funktion auch als Ausgleichsfläche ist mit der Maßnahme CEF 1 auch die Kompensation für Versiegelungen und Überbauungen erbracht.

### **Gestaltungsmaßnahme G 1**

#### Ziel/Begründung der Maßnahme:

- Gestaltung der Böschungen nach landschaftsästhetischen Kriterien;
- Minimierung hinsichtlich Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, sowie Beitrag zur Neugestaltung des Landschaftsbildes.

#### Maßnahmenbeschreibung:

- Anlage von 2 Standorttypen:
  - Flächen mit Oberbodenandeckung vor allem im unteren Bereich der Straßenböschungen sowie auf randlichen Flächen für standortgerechte Gehölzpflanzungen und Ansaat mit Landschaftsrasen;
  - Flächen ohne Oberbodenandeckung zur Entwicklung von Kraut- und Grasfluren magerer Standorte im oberen Bereich der Straßenböschungen;
- Einsaat mit Landschaftsrasen der mit Oberboden angedeckten Flächen nach Standort und landschaftsästhetischem Erfordernis;
- Bepflanzung der mit Oberboden angedeckten Flächen mit Gehölzen nach Standort und landschaftlichem Erfordernis:
  - Einzelbäume oder Baumreihen
  - Strauchhecken
  - Gehölzgruppen.

### **Gestaltungsmaßnahme G 2**

#### Ziel/ Begründung der Maßnahme:

- Gestaltung der Kleinflächen außerhalb der Straßenböschungen und innerhalb der Anschlussstellenäste nach landschaftsästhetischen Kriterien unter Berücksichtigung von pflanzen- und tierökologischen Erfordernissen;
- Minimierung hinsichtlich Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

#### Maßnahmenbeschreibung:

- Anlage von Flächen mit Oberbodenandeckung auf Kleinflächen außerhalb der Böschungen und innerhalb der Anschlussstellenäste für standortgerechte Gehölzpflanzungen und Ansaat mit Landschaftsrasen;
- Einsaat mit Landschaftsrasen der mit Oberboden angedeckten Flächen nach Standort und landschaftsästhetischem Erfordernis;
- Bepflanzung der mit Oberboden angedeckten Flächen mit Einzelbäumen oder Baumreihen nach Standort und landschaftlichem Erfordernis.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe können vollständig ausgeglichen werden.

Gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen rechtlich zu sichern und in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten. Der Unterhaltungszeitraum ist von der Behörde im Zulassungsbescheid festgesetzt (Festsetzung A 3.3.1 u. 3.3.5). Für Eingriffe mit dauerhafter Überbauung von Flächen ist es aus naturschutzfachlicher Sicht notwendig, auch die entsprechenden Kompensationsflächen dauerhaft bereitzustellen und dem jeweiligen Pflegeziel entsprechend zu unterhalten (A 3.3.1).

Auf agrarstrukturelle Belange wurde bei der Wahl des Ausgleichs Rücksicht genommen. Die Kompensationsmaßnahmen erfolgen deshalb insbesondere auf Flächen, die bereits zur Verfügung stehen. Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden werden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen.

#### 3.3.7.3.3 Naturschutzrechtliche Abwägung

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

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

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.3 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 neugestaltet sein wird.

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

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

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

#### 3.3.7.3.4 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 19.1 T des Plangeheftes beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

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

Die Forderungen der **unteren Naturschutzbehörde** im Landratsamt Deggendorf (Schreiben vom 15.10.2014 und 11.09.2017) sind mit den Auflagen A 3.3.1, A 3.3.2, A 3.3.6 und A 3.3.7 im notwendigen und für den Vorhabenträger zumutbaren und angemessenen Umfang berücksichtigt.

### 3.3.8 Gewässerschutz

#### 3.3.8.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

#### 3.3.8.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

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

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

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

Die gutachtliche Stellungnahme des **Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf** vom 22.10.2014 wurde berücksichtigt (A 4.3).

Einer Bauabnahme durch einen privaten Sachverständigen der Wasserwirtschaft bedarf es nach Art 61 Abs. 2 S. 2 BayWG nicht, wenn der öffentliche Bauherr die Bauabnahme Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat. Die vom Wasserwirtschaftsamt geforderte Befristung der Erlaubnis ist nicht geboten. Die Dauer der Einleitung orientiert sich am Bestand der Straße.

Einleitungen in Fließgewässer erfolgen im Bestand und auch künftig nicht, erhöhte Stoffeinträge (z.B. Tausalze) sind nicht zu erwarten.

Durch die Errichtung eines Absetz- und Versickerbeckens im nördlichen Anschlussstellenast und der damit verbundenen Vorklärung des Fahrbahnoberflächenwassers, welches nicht auf den Straßenböschungen versickert, kommt es generell zu einer Entlastung des Grundwassers.

### 3.3.9 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

Für die Schaffung der Autobahnanschlussstelle, die „bestandsorientiert“ im Bereich der bestehenden Überführung der Gemeindeverbindungsstraße Rettenbach – Ringkofen über die A 92 geplant ist, werden einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen rund 9,14 ha Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

Während der Baumaßnahme beeinträchtigte oder durch die Verbreiterung der Autobahn (Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen) überbaute parallele Erschließungs- und Feldwege werden im unmittelbaren Nahbereich der Anschlussstelle wiederhergestellt.

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

Die Stellungnahmen des **Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut** (Schreiben vom 13.08.2014 und 07.08.2017) sind an verschiedenen Stellen im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.

Ausführungen zum Bodenschutz sind unter A 3.5.5 sowie C 3.3.6 und zur Schadstoffbelastung unter C 3.3.5 enthalten.

Eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung ist nach den Planunterlagen vorgesehen. Das Entwässerungskonzept wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt. Im Übrigen wird auf die Auflage A 3.5.1 und A 3.5.4 verwiesen.

Die Bemessung der Anwandwege entspricht den Richtlinien für den ländlichen Wegebau und muss nicht geändert werden.

Die Zuwegung zu landwirtschaftlichen Flächen ist auch während der Bauphase zu gewährleisten und wurde vom Vorhabenträger zugesagt. Im Übrigen wird auf A 3.5.2 verwiesen.

Da die Zuwegung auch während der Bauphase aufrechterhalten wird, kommt es in der Regel zu keinen Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Produktion. Gegebenenfalls werden vom Vorhabenträger gesonderte Vereinbarungen mit Anliegern angestrebt. Über Entschädigungsfragen ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

Nach Auflage A 3.3.9 ist die Gefahr von Florenverfälschungen durch das Ausbringen gebietsfremder Pflanzen zu vermeiden. Bei Anpflanzungen sind Samen und Gehölzarten gebietseigener Arten zu verwenden, soweit umsetzbar sind Arten zu verwenden, die in den betroffenen Gemeindegebieten von Natur aus verbreitet sind. Auf die Pflanzung von Weißdorn ist zu verzichten.

Vom Vorhabenträger wurde außerdem zugesagt die institutionelle Sicherung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme CEF 1 mit Hilfe einer geeigneten Institution vorzunehmen und nähere Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses zu beachten (s. a. A 3.3.5).

Die Forderungen des **Bayerischen Bauernverbandes** (Schreiben vom 27.09.2017) wurden an verschiedenen Stellen im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.

Die Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Grundstücke ist in A 3.5.2 geregelt. Ausführungen zum Bodenschutz sind unter A 3.5.5 sowie C 3.3.6 enthalten.

Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme zugesagt sich rechtzeitig vor Bauausführung mit den betroffenen Flächeneigentümern, Bewirtschaftern und zuständigen Fachstellen abzustimmen. Über Entschädigungsfragen ist in der Planfeststellung nicht zu entscheiden.

Die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme CEF 1 ist im vorgesehenen Umfang aus naturschutz- und artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich. Auf die Ausführungen in C 3.3.7 wird verwiesen.

Das Straßenbauvorhaben ist flächensparend und ohne Übermaß geplant und die landschaftspflegerische Begleitplanung entsprechend der einschlägigen Bestimmungen und Vorschriften erstellt. Möglichkeiten einer flächenschonenderen Gestaltung des Vorhabens werden nicht gesehen. Der Vorhabenträger ist dem Gebot des sparsamen Umganges mit Grund und Boden nachgekommen.

### 3.3.10 Kommunale Belange

Einschränkungen der baulichen Entwicklung der Stadt Plattling und der Stadt Deggendorf durch die Straßenbaumaßnahme sind nicht erkennbar.

Die **Stadt Plattling** ist mit der Planung einverstanden.

Der Forderung der **Stadt Deggendorf** den öFW (RVZ Nr. 105) nicht parallel zum nördlichen Anschlussast verlaufen und in einer Wendepalte enden zu lassen, sondern über einen städtischen Grundstücksstreifen an die städtische Erschließungsstraße Kreuzäcker anzubinden wird vom Vorhabenträger nachgekommen und wurde in den Tekturunterlagen vom 10.03.2017 berücksichtigt. Die Stadt Deggendorf hat insoweit zugesagt das Baufeld von fremden Bauten (Zaun etc.) frei zu halten bzw. für deren Rückbau Sorge zu tragen.

Vom **Landkreis Deggendorf, Tiefbauverwaltung**, wurde gefordert den Querschnitt der zur Kreisstraße aufzustufenden Scheiblerstraße zwischen der Einmündung in die Staatstraße St 2124 und der neuen Autobahnauffahrt so auszugestalten, dass er gem. RSTO 12 der Belastungsklasse BK 10 entspricht. Nach der Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 06.12.2018

wird sich das Verkehrsaufkommen infolge des Vorhabens zwischen Nicolausstraße bzw. Robert-Bosch-Straße und der St 2124 reduzieren. Die Erforderlichkeit einer Oberbauverstärkung zur BK 10 wird in Anbetracht dessen trotz der Aufstufung der Scheiblerstraße zur Kreisstraße nicht gesehen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass nach der Vereinbarung zwischen der Stadt Plattling, der Stadt Deggendorf, der Gemeinde Stephansposching und dem Landkreis Deggendorf vom 22.07./27.07.2010 ein erforderlicher Ausbau der jetzigen Gemeindeverbindungsstraße im Stadtgebiet Plattling durch die Stadt Plattling erfolgen soll.

Hinsichtlich der Forderung wegen der höher frequentierten Kreisstraße von der Deutschen Bahn AG die Zustimmung zur höhengleichen Querung der Bahnlinie Deggendorf – Plattling einzuholen ist ebenfalls darauf hinzuweisen, dass nach dem Verkehrsgutachten infolge des Vorhabens im Bereich der Kreuzung mit der Bahnlinie eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens prognostiziert wird (s. a. C 3.2). Die Deutsche Bahn AG wurde am Verfahren beteiligt (siehe C 3.3.11.4).

Die Aufstufung der Scheiblerstraße zur Kreisstraße ist Folge der geänderten Verkehrsbedeutung und stellt keinen baulichen Eingriff dar. Wie oben dargestellt wird die Verkehrsbelastung südlich der Robert-Bosch-Straße laut Verkehrsgutachten sogar abnehmen. Ansprüche auf Lärmvorsorge werden nicht ausgelöst. Auf die Ausführungen unter C 3.3.4 wird verwiesen. Es besteht keine Veranlassung eine Verlegung der Scheiblerstraße infolge des Baus der neuen Autobahnanschlussstelle zu prüfen.

Weiter wurde gefordert die Zufahrtssituation bzw. die LKW-Aufstellfläche im Bereich der Zufahrt zur Südzucker AG so zu gestalten, dass der Verkehr auf der zukünftigen Kreisstraße störungsfrei gewährleistet ist. Hierzu ist festzustellen, dass sich die Zufahrtssituation direkt am Werksgelände zur Südzucker AG durch den Neubau der Anschlussstelle nicht verändert. Im Bereich der Zufahrt erfolgt kein baulicher Eingriff und der Gesamtverkehr nimmt laut Verkehrsprognose sogar ab. Sollten Verbesserungen bereits jetzt oder in Zukunft erforderlich sein, obliegt dies dem zuständigen Straßenbaulastträger.

Soweit gefordert wird, dass die Verlängerung der GVS Rettenbach - Ringkofen bis zur St 2074 in einem zeitlichen Rahmen fertiggestellt werden muss, ist darauf hinzuweisen, dass dies nicht Bestandteil des Vorhabens ist und in den Aufgabenbereich der Stadt Deggendorf fällt.

### **3.3.11 Sonstige öffentliche Belange**

#### **3.3.11.1 Kreuzungsrecht**

Werden an bestehenden Kreuzungen Anschlussstellen neu angelegt, so haben die Träger der Straßenbaulast nach § 12 Abs. 2 FStrG die Kosten der Kreuzungsanlage im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste zu tragen. Straßenbaulastträger der A 92 ist die Bundesrepublik Deutschland. Für die Gemeindeverbindungsstraße Rettenbach - Ringkofen ist im Bereich des Vorhabens derzeit die Stadt Plattling Straßenbaulastträger. Mit der Widmung zur Kreisstraße geht die Straßenbaulast auf den Landkreis Deggendorf über. Nach den Angaben im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11 T) sollen die näheren Einzelheiten zur Kostentragung in einer gesonderten Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und dem Landkreis Deggendorf als zukünftigen Straßenbaulastträger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt werden. Dies entspricht der Vereinbarung zwischen der Stadt Plattling, der Stadt Deggendorf, der Gemeinde Stephansposching und dem Landkreis Deggendorf vom 22.07./27.07.2010, nach der vom Landkreis Deggendorf die Federführung für den gemeinsamen Antrag auf Errichtung einer neuen Anschlussstelle übernommen wird und dieser eine entsprechenden Vereinbarung mit der Autobahndirektion Südbayern abschließt. Die Vereinbarung vom 22.07./27.07.2010 enthält außerdem eine Vereinbarung zur Kostentragung zwischen den beteiligten Kommunen.

Sollte wider Erwarten zwischen Autobahndirektion Südbayern und dem Landkreis Deggendorf eine Vereinbarung zur Kostentragung nicht zu Stande kommen, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

### 3.3.11.2 Ver-/Entsorgungsunternehmen

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

Damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann, ist die **Deutsche Telekom Technik GmbH** mindestens sechs Monate vorher über den Baubeginn zu unterrichten (A 3.1.1). Den weiteren Forderungen wurde mit der Nebenbestimmung A 3.2.1 im erforderlichen und angemessenen Umfang entsprochen.

Vom Baubeginn ist die **Bayernwerk Netz GmbH, Netzcenter Vilshofen**, mindestens sechs Monate vorher zu unterrichten, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können (A 3.1.2). Damit hinsichtlich des Fernmeldekabels, die weitere Vorgehensweise abgestimmt werden kann, ist die **Bayernwerk AG, Servicegruppe „Service Kommunikationstechnik Oberpfalz“** mindestens vier Wochen vorher über den Baubeginn zu informieren (A 3.1.3). Den weiteren Forderungen wurde mit der Nebenbestimmung A 3.2.2 im erforderlichen und angemessenen Umfang entsprochen.

Damit die erforderlichen Schutz- und Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten und den Stadtwerken Plattling abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können, ist die **Energienetze Bayern GmbH & Co.KG** mindestens sechs Monate vorher vom Beginn der Bauarbeiten zu unterrichten (A 3.1.4). Damit die Entwicklungsziele der Kompensationsmaßnahmen nicht durch ggf. erforderliche Wartungs- und Reparaturarbeiten an der Erdgashochdruckleitung, welche in den für die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme CEF 1 vorgesehenen Grundstücke verläuft, beeinträchtigt werden, ist die Ausführungsplanung der Kompensationsmaßnahmen mit der Energienetze Bayern GmbH & Co.KG abzustimmen (A 3.3.3). Hinsichtlich der wegrechtlichen Absicherung der betroffenen Gasleitung wird auf die Nebenbestimmung A 6.1.1 hingewiesen. Eine Änderung der Hinweise zur Kostentragung im Regelungsverzeichnis wird nicht für erforderlich gehalten. Die Kostentragung wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Auf die Zusagen des Vorhabenträgers hinsichtlich des Zeitraums der Leitungsverlegung, der Errichtung einer Zufahrt, der Mindestüberdeckung der Gasleitungen und der Berücksichtigung von Einschränkungen der Bepflanzung wird hingewiesen (A 6.1.1).

Damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasser- und Abwasserleitungen, dem Steuerkabel, dem LWL-Kabel und den Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können sind die **Stadtwerke Plattling** möglichst frühzeitig vom Baubeginn zu unterrichten (A 3.1.5). Vom Vorhabenträger wurde in seiner Stellungnahme vom 22.03.2018 erklärt, dass der Rückbau der MD Kanalleitung, der Brauchwasserleitung, der 20 kV-Leitung und der Steuerleitung (Regelungsverzeichnis-Nr. 404, 405, 407 u. 408) nach der vorgesehenen Verlegung erfolgt und die Kosten des Rückbaus Bestandteil der kreuzungsbedingten Kostenmasse sind. Die Kosten

werden gem. § 12 Abs. 2 FStrG auf die an der Kreuzung beteiligten Träger der Straßenbaulast aufgeteilt.

Im Zuge der Ausführungsplanung wird vom Vorhabenträger für die Kreuzung der vorgenannten Ver- und Entsorgungsleitungen mit der umverlegten Gashochdruckleitung ein Nachweis der einzuhaltenden Schutzabstände erbracht (A 6.1.2). Um die Leitungsverläufe künftig feststellen zu können, hat der Vorhabenträger nach Bauende eine Vermessung unter Einbeziehung der (verlegten) Leitungen zu veranlassen und das Ergebnis den Spartenägern zur Verfügung zu stellen (A 3.2.3.).

### 3.3.11.3 Denkmalschutz

Nach Mitteilung des **Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege** vom 08.10.2014 befindet sich die geplante Anschlussstelle Plattling-Mitte innerhalb einer Verdachtsfläche für Bodendenkmäler. In der Nähe sind zwei vorgeschichtliche Bodendenkmäler bekannt. Die Wahrscheinlichkeit sei daher sehr hoch, dass bei der Baumaßnahme Bodendenkmäler zerstört werden.

Das Vorhaben kann aber auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (C 3.2) 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 3.6.1) 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 kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabenträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

#### 3.3.11.4 Kreuzung mit Bahnlinien

Das **Eisenbahn Bundesamt, Außenstelle Nürnberg**, teilte mit Schreiben vom 29.09.2014 mit, dass gegen das Vorhaben keine Einwände bestehen.

Von Seiten der **Deutschen Bahn AG, DB Immobilien**, wurde mit Schreiben vom 29.09.2014 gefordert nach Fertigstellung des Vorhabens regelmäßige Verkehrszählungen durchzuführen und sollten die künftigen Verkehrszahlen über den derzeitigen Wert ansteigen, weiterführende Maßnahmen zur Verkehrs-sicherung einzuleiten. Nach dem aktualisierten Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 06.12.2018 wird für den Bereich der Kreuzung der GVS Rettenbach - Ringkofen (Scheiblerstraße) mit der Bahnlinie ein Rückgang der Verkehrszahlen von 8.600 Kfz/Tag (Verkehrsbelastung 2018) auf 7.300 Kfz/Tag prognostiziert (s. a. C 3.2). Eine Verschlechterung der Rückstausituation am Bahnübergang als Folge des Vorhabens ist demnach nicht zu erwarten, so dass Anordnungen zur Zählung entfallen. Künftige Verkehrszählungen sowie ggf. weiterführende Maßnahmen fallen in die Zuständigkeit des künftigen Baulastträgers der Scheiblerstraße.

#### 3.3.11.5 Sonstiges

Von Seiten des **Kreisbrandrates des Landkreises Deggendorf** wurde darauf hingewiesen, dass sich durch eine weitere Anschlussstelle, welche nah an zwei weiteren Anschlussstellen liegt, die Unfallgefahr deutlich erhöhen könnte. Eine enge Aufeinanderfolge von Zu- und Abfahrten bringt grundsätzlich einfädelnden Verkehr mit sich, so dass eine Risikoerhöhung in die Abwägung einzustellen ist. Jedoch steht dem gegenüber, dass das Vorhaben das Ziel verfolgt, die beiden bestehenden hoch belasteten Anschlussstellen Plattling-West und Plattling-Nord zu entlasten und insoweit auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Abstände der Anschlussstellen bewegen sich im Rahmen der nach den Richtlinien zur Anlage von Autobahnen zulässigen Abstände (siehe auch Nr. 4.1.1 des Erläuterungsberichtes, Unterlage 1 T). Der Vorhabenträger hat das bestehende Unfallrisiko an den beiden Anschlussstellen gesehen und die Planung der plangegenständlichen Anschlussstelle nachvollziehbar als risikomindernd eingestuft. Das Vorbringen des Kreisbrandrates begründet daher keine Planänderung oder ein Absehen vom Vorhaben.

### 3.4 Private Einwendungen

#### 3.4.1 Allgemeine Bemerkungen zu grundsätzlichen Punkten

##### 3.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden die im Grunderwerbsverzeichnis der Planunterlage 10.2 in der Tekturfassung vom 10.03.2017 genannten Flächen aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch eine andere Lösung nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des

Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

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

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlen, also z. B. ein deshalb als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich evtl. Nebeneinkünfte (Ferien auf dem Bauernhof, Pensionspferdehaltung) abzüglich der Festkosten, eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 € / Jahr ergeben. Die Verhältnisse in der Landwirtschaft lassen derzeit jedoch entsprechende Gewinne bei einer Vielzahl von Betrieben nicht zu, so dass man die Existenzfähigkeit eines Betriebes in Zweifelsfällen zugunsten des Betriebes anhand der durchschnittlichen Privatentnahmen der Betriebsleiterfamilie (rund 20.000 € / Jahr) oder sogar nur der Entnahmen für die Lebenshaltung (rund 15.000 € / Jahr) misst. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 22.000 € bis 25.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 25.000 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenz dar. Die Prüfung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde darf aber - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - nicht die Augen vor einer Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, die dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine - immerhin - eingeschränkte Existenzgrundlage sichert, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt (BVerwG vom 14.4.2010 Az. 9 A 13/08).

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

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

#### 3.4.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Zum Lärmschutz wird insofern auf die Ausführungen unter C 3.3.4 verwiesen.

##### 3.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

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

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

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

##### 3.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen der planerischen Abwägung rechtliche Bedeutung, insbesondere wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet würde

und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden. Zeichnet sich hingegen ohne eine Landabfindung letztlich eine Existenzvernichtung als eine reale Möglichkeit ab, so ist dies als zu beachtender privater Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung einstellen. Ist in einem derartigen Fall die Frage der Existenzvernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung jedoch ausschlaggebend, ist zu klären, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände zu dem Ergebnis kommt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG vom 28.01.1999, UPR 1999, 268; BVerwG vom 14.04.2010, Az. 9 a 13/08, in juris Rn. 36).

#### 3.4.1.2.3 Umwege

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

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

§ 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. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege geringgehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

#### 3.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 3.5.3 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

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

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

#### 3.4.1.2.5 Vertretungskosten

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

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß § 19 Abs. 2 FStrG oder Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden. 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).

### 3.4.2 Einzelne Einwender

#### 3.4.2.1 Von der **Rechtsanwaltskanzlei Labbé und Partner mbB**, vertretene Einwender

##### 3.4.2.1.1 **Einwendernummer 201**

(Schreiben vom 07.10.2014, Nr. 13/es – 1004/14-L)

Planrechtfertigung:

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte in Form der planfestgestellten Lösung vernünftigerweise geboten. Auf die Ausführungen unter C 3.2 wird verwiesen.

Die Forderung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Schaffung einer durchgehenden, für den überörtlichen Verkehr geeigneten Verbindung zwischen der A 92 und der B 8 südlich Plattling wird durch den Neubau der Anschlussstelle und der bereits in Bau befindlichen Ortsumgehung Plattling erfüllt. Die Scheiblerstraße stellt die Verbindung zwischen der neuen

Anschlussstelle und der Ortsumgehung her. Die Aufstufung zur Kreisstraße ist Folge der dadurch entstehenden neuen Verkehrsbedeutung. Hat sich die Verkehrsbedeutung einer Straße geändert, so ist sie nach Art. 7 Abs. 1 BayStrWG in die entsprechende Straßenklasse umzustufen. Entscheidend kommt es insoweit auf die Funktion der Straße innerhalb des Gesamtstraßennetzes und weniger auf die Quantität des Verkehrs an. Die Haupterschließung des Industrieparks erfolgt zusammen mit der Robert-Bosch-Straße und der Nicolausstraße über die Scheiblerstraße. Diese leiten den Verkehr des Industrieparks in das regionale Umfeld und über die bestehenden Anschlussstellen Plattling-West und Plattling-Nord auf das Autobahnnetz. Die Scheiblerstraße hat insofern bereits jetzt überregionale Bedeutung, so dass jedenfalls mit Erstellung der Anschlussstelle Plattling-Mitte eine Kreisstraßeneinstufung notwendig ist.

Der Neubau der Anschlussstelle stellt einerseits eine Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz dar, führt aber auch zu erheblichen Verkehrsverlagerungen im nachgeordneten Verkehrsnetz, insbesondere durch die Anbindung der beiderseits der A 92 befindlichen Gewerbegebiete. Hierzu wird auf das Verkehrsgutachten von Professor Dr.-Ing. Kurzak verwiesen. Danach haben rund 85 % der Fahrten, die über die neue Anschlussstelle abgewickelt werden Quelle oder Ziel im Industriepark (bzw. Gewerbegebiet Kreuzäcker, Fa. Kermi).

Die Verkehrsverlagerungen führen in der Prognose zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung in der Scheiblerstraße südlich der Robert-Bosch-Straße. Insofern ist auch kein Widerspruch darin zu sehen, dass zwar eine überörtliche Verkehrsverbindung geschaffen wird, aber dennoch in Teilen des Wegenetzes eine Abnahme der Verkehrsbelastung prognostiziert wird.

Der Anteil an überregionalen Fahrten (Fahrten über 50 km) wird nach dem Verkehrsgutachten an der neuen Anschlussstelle im Gesamtverkehr zwischen 40 und 50 Prozent, im Schwerverkehr zwischen 70 und 90 Prozent liegen. Eine ausreichende Fernwirksamkeit der neuen Anschlussstelle ist somit gegeben.

In den Planunterlagen wird zwar nachrichtlich darauf hingewiesen, dass eine Verlängerung oder ein Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße Rettenbach - Ringkofen nördlich der neuen Anschlussstelle bis zur St 2074 in Zukunft erfolgen könnte, die Planrechtfertigung ist aber unabhängig davon gegeben. Ein solcher Ausbau wurde im Übrigen auch von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht gefordert.

Wie unter C 3.2 ausgeführt sollen durch die zusätzliche Anschlussstelle die bereits derzeit hochbelasteten bzw. überlasteten Anschlussstellen Plattling-West und Plattling-Nord sowie die Staatstraße 2124 und die Nicolausstraße der Stadt Plattling stark entlastet werden. Eine gleichmäßigere Verteilung des Verkehrs auf dem nachgeordneten Netz soll erreicht und die Verlagerung in die Wohngebiete vermieden werden. Durch die Reduzierung der Verkehrsdichte in den bestehenden, hoch belasteten Straßen, soll eine Steigerung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Mit der im Bau befindlichen Ortsumgehung Plattling-Ost soll auch eine ortsdurchfahrtenfreie Verbindung von der Bundesstraße 8 aus Richtung Süden zur A 92 entstehen. Diese Planungsziele könnten mit einer Verlängerung der Autobahnausfahrtsspurten an den bestehenden Anschlussstellen keinesfalls erreicht werden.

Für die Planrechtfertigung unerheblich ist, ob und ggf. in welcher Form ein Ersatz für die durch die Schließung der Autobahnparkplätze Michaelsbuch entfallenden Parkplatzkapazitäten geschaffen wird. Der Vorhabenträger weist jedoch insoweit darauf hin, dass z.B. durch den neu entstandenen Autohof Pilsting, welcher sich in nur ca. 20 km Entfernung der Autobahnparkplätze Michaelsbuch befindet, bereits jetzt ein Mehrfaches an Parkplatzkapazitäten an der A 92 geschaffen wurde. Auch in den Gewerbegebieten an der Anschlussstelle Plattling-Mitte sind Stellplatzflächen – auch für Lkw – ausgewiesen.

#### Ökologisches Ausgleichskonzept:

Das ökologische Ausgleichskonzept wurde im Rahmen der Tektur in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde überarbeitet und angepasst. Defizite sind nicht erkennbar. Auf die Ausführungen unter C 3.3.7 wird verwiesen.

#### Existenzgefährdung, unwirtschaftliche Restfläche:

Der Einwender erhält als Rechtsnachfolger der zunächst einwendenden GBR, deren Einwendungen aufrecht. Sie machte geltend, dass ihr landwirtschaftlicher Betrieb durch die Maßnahme in seiner Existenz gefährdet sei, da für das Vorhaben Teilflächen aus dem insgesamt 8.965 m<sup>2</sup> großen Grundstück FlNr. 918, Gemarkung Pankofen benötigt würden, und zwar dauerhaft 3.840 m<sup>2</sup> und vorübergehend 170 m<sup>2</sup>. Die verbleibende Restfläche dieses Grundstücks sei für den hochspezialisierten Betrieb und dessen zur Verfügung stehende Gerätschaften (170 PS-Schlepper für den Acker, 2 x 120 PS-Schlepper, ein Geräteträger mit 55 PS und ein 24 m breites Gestänge für die Düngung) unwirtschaftlich; zumal berücksichtigt werden müsse, dass der westliche Bereich des Grundstücks FlNr. 918 wegen des dort in der Natur heute noch vorhandenen Parkplatzes Michaelsbuch Süd spitz zulaufe. Es sei also davon auszugehen, dass das ganze Grundstück FlNr. 918 von der Maßnahme betroffen sei, dementsprechend seien bei knapp 9.000 qm Gesamtfläche dieses Grundstücks mehr als 8 % der gesamten zur Verfügung stehenden Eigenfläche verloren. Im Erörterungstermin wurde bekannt gegeben, dass das Eigentum der GbR zum 01.07.2016 auf den Einwender allein übertragen worden sei. Dieser übernehme die Einwendungen. Der Betrieb bestehe aus 11 ha Eigenfläche, und 39 ha hinzugepachteter Fläche. Das bisher angebotene Ersatzland werde abgelehnt, da es im Zuschnitt keine wirtschaftliche Nutzung zulasse.

Ein zur weiteren Prüfung zugesandtes Formblatt wurde nur teilweise ausgefüllt. Anstatt die einzelnen Pachtflächen mit Gemarkung und Flurnummer, Fläche, Pachtzins und Laufzeit des Pachtvertrags zu benennen, wurde lediglich angegeben: „ca. 30 versch. Felder, 29 versch. Verpächter, 80 % der Pachtvertr. abgelaufen, 1jähr. Verlängerung“. Angaben zu sonstigen Erträgen, außerlandwirtschaftlichen Einkommen und Betriebsaufwand wurden nicht gemacht. Der Einwender ist seiner Mitwirkungspflicht insoweit nur unzureichend nachgekommen. Da den gemachten Angaben zufolge keine langfristigen Pachtverhältnisse vorliegen, ist die Existenzfähigkeit des landwirtschaftlichen Betriebes vorrangig an den Eigenflächen zu bewerten.

Für den Bau der Anschlussstelle werden vom Einwender aus der Ackerfläche FlNr. 918 Gemarkung Pankofen, insgesamt 3.840 m<sup>2</sup> auf Dauer und 170 m<sup>2</sup> während der Baudurchführung als Arbeitsstreifen beansprucht. Diese Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden oder weiter verringern.

Nach den vorliegenden oben genannten Betriebsdaten entspricht dies einem Verlust von etwa 0,77 Prozent bezogen auf die gesamte landwirtschaftlich bewirtschaftete Fläche von 50 ha (die verbleibende Restfläche des Grundstücks FlNr. 918 Gemarkung Pankofen wurde dabei nicht als unwirtschaftlich angenommen). Bei Berücksichtigung nur des Eigentums wären es etwa 3,5 % Flächenentzug. Bei einem Verlust in dieser Größenordnung ist eine Existenzgefährdung für einen existenzfähigen und existenzsichernden landwirtschaftlichen Betrieb grundsätzlich nicht zu erwarten.

Unabhängig vom Bestehen eines Anspruchs auf Ersatzland wurde vom Vorhabenträger bereits vorsorglich Ersatzland im Umfang von 6.850 m<sup>2</sup>

angeboten. Dem Vorbringen des Einwenders der Zuschnitt dieses Grundstücks lasse keine wirtschaftliche Nutzung zu, kann nicht gefolgt werden.

Enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe und Folgeschäden sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde hat Restflächen zwar in die Abwägung einzustellen, darf aber insoweit keine Regelungen treffen (C 3.4.1.2.1). Die weitere Nutzung der verbleibenden Fläche von 5.125 m<sup>2</sup> aus dem Grundstück Flnr. 918, Gemarkung Pankofen, erscheint im Gäuboden grundsätzlich zumutbar und unter Wirtschaftlichkeitspunkten sinnvoll. Insbesondere verringert sich die Breite des Grundstücks nicht, sondern lediglich dessen Länge.

Es ist außerdem festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen. Selbst wenn man also von einer Existenzgefährdung ausginge, käme ein Verzicht auf das Vorhaben oder eine flächenschonendere Ausgestaltung nicht in Betracht.

#### 3.4.2.1.2 **Einwendernummer 202**

(Schreiben vom 03.11.2014 und 26.09.2017, Nr. 13/sf – 1004/14-L)

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte in Form der planfestgestellten Lösung vernünftigerweise geboten. Auf die Ausführungen unter C 3.2 und die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C 3.4.2.1.1 wird verwiesen.

Lärmschutzmaßnahmen können nicht angeordnet werden, da hierfür die rechtlichen Voraussetzungen fehlen. Wie unter C 3.3.4 ausgeführt erhöht sich nach den schalltechnischen Berechnungen der Beurteilungspegel im Bereich Ringkofen durch das Planvorhaben tagsüber von 50,4 dB(A) um 1,4 dB(A) auf 51,8 dB(A) und nachts von 45,5 dB(A) um 1,4 dB(A) auf 46,9 dB(A). Da sich der Beurteilungspegel sowohl am Tag als auch nachts um weniger als 3 dB(A) erhöht und die Grenzwerte von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) nachts unterschritten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen. Eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt nicht vor. Im Übrigen werden auch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV nicht überschritten.

Von einer erheblichen Verkehrszunahme auf der Scheiblerstraße südlich der Nicolausstraße bzw. Robert-Bosch-Straße ist nicht auszugehen. Die Stadt Plattling hat zusammen mit der Stadt Deggendorf, der Gemeinde Stephansposching und dem Landkreis Deggendorf einen Vertrag zum Ausbau der Scheiblerstraße geschlossen (Vereinbarung vom 22.07./27.07.2010). Dennoch zeigt das nachvollziehbare Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros Prof. Dr.-Ing. Kurzak, dass nördlich von Ringkofen im Prognosefall 2030 mit einer Verringerung der Verkehrsmenge zu rechnen ist (von 7.700 Kfz/Tag im Jahr 2018 auf 6.800 Kfz/Tag im Jahr 2030). Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass durch den Neubau der Anschlussstelle dem Verkehr mit Hauptzielrichtung in die sich beiderseits der A 92 befindlichen Gewerbegebiete die Möglichkeit gegeben wird, diese ohne Fahrt entlang dicht besiedelter Gebiete zu erreichen. Auch für die Durchfahrt des Ortsteils Ringkofen wird nach dem Verkehrsgutachten durch den Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte nur eine sehr geringe Steigerung der Verkehrsmenge prognostiziert (von 2.300 Kfz/Tag im Prognosebezugsfall auf 2.500 Kfz/Tag). Insofern ist festzustellen, dass in diesem Bereich keine vorhabenbedingte Steigerung der Verkehrsbelastung vorliegt, welche Lärmvorsorgemaßnahmen auslösen könnte. Soweit vorgetragen wurde, Fahrer

könnten über die Ortsumgehung Plattling aus Richtung Osterhofen kommend, die AS Plattling-Mitte vermehrt anfahren, wurde das bei der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt. Im Ergebnis bleibt dieser Verkehr vernachlässigbar. Insbesondere liegt es näher, dass Autofahrer mit dem Ziel Landshut/München in Zukunft weiter die kurze, autofreiere Strecke über die Innenstand Plattlings benutzen. Und Autofahrer aus Richtung Osterhofen in Richtung Deggendorf werden bereits am Ende der Ortsumfahrung nach Osten in Richtung AS Plattling-Nord abschwelen. Die Verkehrsentlastung durch die Anschlussstelle ist demnach gut nachvollziehbar.

Da die Verkehrsbelastung durch das Vorhaben selbst nicht zunimmt, ist auch keine anderweitige Mehrbelastung der bestehenden Bebauung oder eine Minderung des Verkehrswerts des betroffenen Grundbesitzes festzustellen. Insoweit besteht auch keine Veranlassung im Rahmen des vorliegenden Verfahrens ein Abrücken der Trasse der GVS Rettenbach - Ringkofen von der Bestandsbebauung in Ringkofen zu untersuchen.

#### 3.4.2.2 **Einwendernummer 1000** (Schreiben vom 23.10.2014)

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte in Form der planfestgestellten Lösung vernünftigerweise geboten. Auf die Ausführungen unter C 3.2 und die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C 3.4.3.1.1 wird verwiesen.

Von einer erheblichen Verkehrszunahme auf der Scheiblerstraße südlich der Nicolausstraße bzw. Robert-Bosch-Straße ist nicht auszugehen. Nach dem aktualisierten Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros Prof. Dr.-Ing. Kurzak ist nördlich Ringkofen im Prognosefall 2030 mit einer Verringerung der Verkehrsmenge zu rechnen (von 7.700 Kfz/Tag im Jahr 2018 auf 6.800 Kfz/Tag im Jahr 2030). Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass durch den Neubau der Anschlussstelle dem Verkehr mit Hauptzielrichtung in die sich beiderseits der A 92 befindlichen Gewerbegebiete die Möglichkeit gegeben wird, diese ohne Fahrt entlang dicht besiedelter Gebiete zu erreichen. Insoweit tritt durch das Vorhaben auch keine Verschlechterung des Ist-Zustandes im Bereich der Scheiblerstraße ein. Auf die Ausführungen bei 3.4.2.1.2 zu Einwendernummer 202 wird insoweit Bezug genommen.

Da das Vorhaben den Verkehrsströmen, insbesondere den Schwerlastverkehr, eine kurze Anfahrt in die Gewerbegebiete ermöglicht, werden risikoreiche Fußgänger-Kraftfahrzeug-Begegnungen abnehmen. An der AS Plattling-Mitte findet kaum Fußgänger- oder Radverkehr statt, da faktisch fast ausschließlich Gewerbe- und Industrieansiedlungen angefahren werden.

Durch eine verbesserte Markierung oder Erneuerung der Scheiblerstraße können jedoch Verbesserungen erzielt werden. Insbesondere reduzieren durchgängige Wegbeziehungen Risiken. Zur Problematik hat einerseits die Stadt Plattling eine rasche Prüfung der Markierungen an der Einmündung der Zufahrten auf Höhe der Plattlinger Werkstätten und andererseits der Vorhabenträger eine Berücksichtigung im Zuge der Bau- und Markierungsarbeiten, soweit möglich, zugesagt.

Für Fußgänger und Radfahrer können gut annehmbare Querungsstellen in die Planung einbezogen werden. Dies umso mehr, je mehr eventuelle Bauleitplanungen erfolgen.

Diese Entwicklung ist jedoch keine durch das Vorhaben hier ausgelöste zwingende Folge und muss daher in künftigen Planungsvorhaben bewältigt werden. Die Planung und der Bau von Geh- und Radwegen und Querungshilfen obliegt den zuständigen kommunalen Baulastträgern. Insoweit haben die Stadt Plattling, die Stadt Deggendorf, die Gemeinde Stephansposching und der Landkreis Deggendorf weitere Planungen zur Scheiblerstraße bekundet (Vereinbarung vom 22.07./27.07.2010).

### 3.4.2.3 **Einwendernummer 2000** (Schreiben vom 02.10.2014 und 19.09.2017)

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte in Form der planfestgestellten Lösung vernünftigerweise geboten. Auf die Ausführungen unter C 3.2 und die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C 3.4.3.1.1 wird verwiesen.

Lärmschutzmaßnahmen können nicht angeordnet werden, da hierfür die rechtlichen Voraussetzungen fehlen. Von einer erheblichen Verkehrszunahme auf der Scheiblerstraße südlich der Nicolausstraße bzw. Robert-Bosch-Straße ist nicht auszugehen. Nach dem aktualisierten Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros Prof. Dr.-Ing. Kurzak ist im Prognosefall 2030 nördlich Ringkofen mit einer Verringerung der Verkehrsmenge zu rechnen (von 7.700 Kfz/Tag im Jahr 2018 auf 6.800 Kfz/Tag im Jahr 2030). Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass durch den Neubau der Anschlussstelle dem Verkehr mit Hauptzielrichtung in die sich beiderseits der A 92 befindlichen Gewerbegebiete die Möglichkeit gegeben wird, diese ohne Fahrt entlang dicht besiedelter Wohngebiete zu erreichen. Insoweit tritt durch das Vorhaben auch keine Verschlechterung des Ist-Zustandes im Bereich der Scheiblerstraße ein, weil keine vorhabenbedingte Steigerung der Verkehrsbelastung vorliegt, welche Lärmvorsorgemaßnahmen auslösen könnte.

Wie unter C 3.3.4 ausgeführt wird, bezieht sich der nach der 16. BImSchV zu ermittelnde Beurteilungspegel ausschließlich auf das Straßenbauvorhaben selbst. Eine Gesamtlärbetrachtung ist nicht vorzunehmen. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen, die auf den Immissionsort einwirken, zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, S. 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, S. 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, S. 215, 216).

Eine vorhabenbedingte Verschlechterung der Zufahrtssituation zu landwirtschaftlichen Betrieben bzw. deren Grundstücken ist nicht erkennbar.

Für die Feststellung der Erforderlichkeit und ggf. Planung von Maßnahmen wie den Bau eines Geh- und Radweges ist die Zuständigkeit des derzeitigen bzw. künftigen Baulastträgers gegeben.

Von Seiten der Stadt Plattling wurde im Rahmen des Erörterungstermins darauf hingewiesen, dass die Stadt Plattling zusammen mit der Stadt Deggendorf, der Gemeinde Stephansposching und dem Landkreis Deggendorf einen Ausbau der Scheiblerstraße beabsichtigt (Vereinbarung vom 22.07./27.07.2010).

**3.4.2.4 Einwendernummer 3000**  
(Schreiben vom 19.09.2014)

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte in Form der planfestgestellten Lösung vernünftigerweise geboten. Auf die Ausführungen unter C 3.2 und die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.3.4.3.1.1 wird verwiesen.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2018 aktualisiert. Zur Feststellung der aktuellen Verkehrsbelastungen sowie der Verkehrsentwicklung seit 2006/07 wurde im September 2018 eine neue Verkehrserhebung mit Knotenpunktzählungen und Verkehrsbefragungen durchgeführt. Die Verkehrserhebung erfolgte während der laufenden Zuckerrübenkampagne der Südzucker AG. Die daraus resultierenden Prognosewerte für die Verkehrsbelastung wurden einer Neuberechnung der schalltechnischen Immissionen zu Grunde gelegt (Planunterlage 17 T). Im Ergebnis wurden für den betreffenden Immissionsort bezogen auf den Bezugszeitraum 2030 ohne Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte Beurteilungspegel von 63,8 dB(A) am Tag und 58,9 dB(A) in der Nacht und mit Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte von 65,2 dB(A) am Tag und 60,3 dB(A) in der Nacht berechnet.

Gemäß § 41 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Das gilt nur dann nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Zur Festlegung (1) bestimmter Grenzwerte, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen, sowie über das Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen, (2) bestimmter technische Anforderungen an den Bau von Straßen, zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche und (3) zu Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen hat der Gesetzgeber gemäß § 43 BImSchG den Erlass von Verordnungen vorgesehen.

Die hier maßgebliche 16. BImSchV bestimmt im § 1, dass sie für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gilt. Zudem, dass eine Änderung nur dann i.S.d. Gesetzes wesentlich ist, wenn 1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder 2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine 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.

Da der Beurteilungspegel nachts auf über 60 dB(A) steigt, liegt eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 d. 16. BImSchV vor. Grundsätzlich müssten daher die Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 d. 16. BImSchV von

69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht eingehalten werden. Bei der Entscheidung über Lärmschutz ist aber nach Ziffer 10.2 Abs. 2 VLärmSchR 97 jeweils nach der besonderen Nutzung der betroffenen Anlage oder des betroffenen Gebietes nur am Tag oder nur in der Nacht der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum heranzuziehen: Nur auf den Tagwert kommt es an bei Gebäuden oder Anlagen, die bestimmungsgemäß ausschließlich am Tag genutzt werden, z.B. Kindergärten, Schulen oder Bürogebäude.

Die Plattlinger Werkstätten werden nur tagsüber genutzt. Da sich in diesem Bereich auch keine Wohnung befindet, ist für die Entscheidung zum Lärmschutz nur der Tagwert heranzuziehen. Dieser liegt für den Planungsfall 2030 mit 65,2 dB(A) unterhalb des Grenzwertes von 69 dB(A).

Lärmschutzmaßnahmen können deshalb nicht angeordnet werden. Auf die Ausführungen unter C 3.3.4.1 wird verwiesen.

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Scheiblerstraße/Robert-Bosch-Straße/Plattlinger Werkstätten wurde im aktualisierten Verkehrsgutachten vom 06.12.2018 für den Prognosezeitraum 2030 untersucht. Die Leistungsberechnungen ergeben für die Kreuzung in der Morgenspitze die zweitbeste Verkehrsqualität B und in der Abendspitze die gerade noch ausreichende Verkehrsqualität D. Insofern ist festzustellen, dass vorhabenbedingt weder eine Lichtzeichenanlage noch ein Umbau des Knotenpunktes in einen Kreisverkehr erforderlich ist.

Ebenso steht die Notwendigkeit von Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer nicht im Zusammenhang mit dem Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte. Die Anbindung des öffentlichen Feld- und Waldweges an die Scheiblerstraße entspricht den gültigen Regelungen.

Da das Vorhaben den Verkehrsströmen, insbesondere den Schwerlastverkehr, eine kurze Anfahrt in die Gewerbegebiete ermöglicht, werden risikoreiche Fußgänger-Kraftfahrzeug-Begegnungen abnehmen. An der AS Plattling-Mitte findet kaum Fußgänger- oder Radverkehr statt, da faktisch fast ausschließlich Gewerbe- und Industrieansiedlungen angefahren werden.

Soweit der Einwender drauf hinweist, dass die in der Werkstatt tätigen Personen zum Teil aufgrund von Behinderungen oder eingeschränkten Fähigkeiten besonders schutzwürdig seien, ist dies als Belang von einigem Gewicht in die Betrachtung einzustellen. Jedoch können durch eine verbesserte Markierung oder Erneuerung der Scheiblerstraße Verbesserungen erzielt werden. Insbesondere durchgängige Wegbeziehungen können Risiken minimieren.

Zur Problematik hat jedoch einerseits die Stadt Plattling eine rasche Prüfung der Markierungen an der Einmündung der Zufahrten auf Höhe der Lebenshilfe Werkstätten und andererseits der Vorhabenträger eine Berücksichtigung im Zuge der Bau- und Markierungsarbeiten, soweit möglich, zugesagt.

Die Planung und der Bau von Geh- und Radwegen und Querungshilfen obliegt den zuständigen kommunalen Baulastträgern.

Insofern haben die Stadt Plattling, die Stadt Deggendorf, die Gemeinde Stephansposching und der Landkreis Deggendorf weitere Planungen zur Scheiblerstraße bekundet (vom 22.07./27.07.2010).

#### 3.4.2.5 **Einwendernummer 4000**

(Schreiben vom 01.09.2017)

Der Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (siehe C 3.2).

Im Planfeststellungsverfahren gelten bestimmte Fristen für Einwendungen (Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG). Nach dem Ablauf dieser Frist sind Einwendungen

ausgeschlossen. Bei Planänderungen laufen neue Fristen nur hinsichtlich dieser Änderungen. Der Einwand vom 01.09.2017 bezieht sich auf die mit der neuen Anschlussstelle verbundene Verkehrsbelastung und insoweit nicht auf eine der in der Tektur vom 10.03.2017 enthaltenen Planänderungen. Somit erfolgte der Einwand verspätet und kann in der Planfeststellung außer im Hinblick auf die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht mehr berücksichtigt werden.

Die geforderten Lärmschutzmaßnahmen können aber unabhängig von der Frage der Verfristung nicht angeordnet werden, weil die rechtlichen Voraussetzungen nicht vorliegen. Die 16. BImSchV erfasst nur den Lärm 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 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. Für die Abwägung bieten dann die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierung. Dementsprechend wäre ein Lärmzuwachs von 3 dB(A) als erheblich einzustufen.

Nach dem aktualisierten Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros Prof. Dr.-Ing. Kurzak wird für den angeführten Bereich der St 2124 bezogen auf das Jahr 2030 eine vorhabenbedingte Verkehrszunahme von 9.700 Kfz/Tag auf 10.200 Kfz/Tag prognostiziert. Ein Lärmzuwachs von 3 dB(A) setzt aber eine Verdoppelung der Verkehrsbelastung voraus. Eine solche liegt bei weitem nicht vor.

Anlässlich der Forderung der Einwender auf Errichtung einer Lärmschutzwand an der St 2124 wurde vom Staatlichen Bauamt Passau im Jahr 2011 eine Lärmberechnung durchgeführt. Die Berechnung ergab, dass weder tagsüber noch nachts die Lärmsanierungswerte nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) von 67 dB(A) bzw. 57 dB(A) erreicht werden. Hierbei wurde eine Verkehrsbelastung von 17.808 Kfz/Tag zu Grunde gelegt. Nach Fertigstellung der bereits in Bau befindlichen Ortsumgehung Plattling und der neuen Anschlussstelle wird die Verkehrsbelastung im betrachteten Bereich nach dem Verkehrsgutachten weit unter diesen Zahlen liegen. Daraus kann gefolgert werden, dass auch wenn eine geringfügige Erhöhung der Verkehrsbelastung eintritt, nicht maßnahmebedingt der Beurteilungspegel erstmals auf 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Der Lärmzuwachs im bezeichneten Bereich ist somit angelehnt an die Grenzwerte der 16. BImSchV als unerheblich zu werten.

Hinsichtlich der Schadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter C.3.3.5 verwiesen.

Die ansonsten angesprochenen Veränderungen an der St 2124 (Bau eines Kreisverkehrs, Errichtung von Ampelanlagen, Verbreiterung der Einfahrt zum Einkaufsmarkt Globus oder Ansiedlung von Gewerbebetrieben) stehen in keinem Zusammenhang mit dem Vorhaben und sind insoweit hier nicht zu berücksichtigen.

#### 3.4.2.6 **Einwendernummer 7000**

(Schreiben vom 22.09.2014)

Der Neubau der Anschlussstelle Plattling-Mitte ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (siehe C 3.2).

Mit dem Bau der Anschlussstelle Plattling-Mitte ändert sich die Verkehrsbedeutung der Gemeindeverbindungsstraße Rettenbach - Ringkofen zwischen der Staatsstraße 2124 und dem nördlichen Anschlussstellenast der A 92, da damit ein Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz hergestellt wird.

Die Scheiblerstraße ist deshalb gemäß Art. 7 Abs. 1 BayStrWG zur Kreisstraße aufzustufen. Entscheidend ist hierbei insbesondere die durch die Straße hergestellte und von den Verkehrsteilnehmern genutzte Verbindungsfunktion für dann auch überörtlichen und überregionalen Verkehr und deren Einbindung ins überregionale Netz, nicht die Quantität des Verkehrs.

Von einer erheblichen Verkehrszunahme auf der Scheiblerstraße südlich der Nicolausstraße bzw. Robert-Bosch-Straße ist nicht auszugehen. Nach dem aktualisierten Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros Prof. Dr.-Ing. Kurzak ist im Prognosefall 2030 nördlich Ringkofen mit einer Verringerung der Verkehrsmenge zu rechnen (von 7.700 Kfz/Tag im Jahr 2018 auf 6.800 Kfz/Tag im Jahr 2030). Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass durch den Neubau der Anschlussstelle dem Verkehr mit Hauptzielrichtung in die sich beiderseits der A 92 befindlichen Gewerbegebiete die Möglichkeit gegeben wird, diese ortsdurchfahrtsfrei zu erreichen. Insoweit tritt durch das Vorhaben auch keine Verschlechterung des Ist-Zustandes im Bereich der Scheiblerstraße ein.

Lärmschutzmaßnahmen können nicht angeordnet werden da hierfür die rechtlichen Voraussetzungen fehlen. Die aus der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens resultierenden Prognosewerte für die Verkehrsbelastung wurden einer Neuberechnung der schalltechnischen Immissionen zu Grunde gelegt. Der Vergleich der Lärmpegel im Prognose-Nullfall mit dem Prognose-Planfall (mit neuer Anschlussstelle) zeigt für das Jahr 2030 für den Bereich Ringkofen eine Erhöhung des Beurteilungspegels tagsüber von 50,4 dB(A) um 1,4 dB(A) auf 51,8 dB(A) und nachts von 45,5 dB(A) um 1,4 dB(A) auf 46,9 dB(A). Da sich der Beurteilungspegel sowohl am Tag als auch nachts um weniger als 3 dB(A) erhöht und die Grenzwerte von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) nachts unterschritten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen. Eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt nicht vor. Im Übrigen werden auch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV nicht überschritten. Auf die Ausführungen unter C 3.3.4 wird verwiesen.

Die Gestaltung der Durchfahrt des Ortsteils Ringkofen obliegt dem zuständigen Baulastträger, dazu zählen der Bau von Geh- und Radwegen oder Querungshilfen. Deren eventuelle Notwendigkeit steht nicht im Zusammenhang mit dem Neubau der Anschlussstellen, denn die Verkehrsbelastung der Ortsstraße Ringkofen an der Einmündung zur Scheiblerstraße steigt nach dem aktualisierten Verkehrsgutachten vorhabensbedingt im Prognosefall 2030 nur unwesentlich von 2.300 Kfz/Tag auf 2.500 Kfz/Tag an. Für die Scheiblerstraße wird im Prognosefall 2030 südlich der Robert-Bosch-Straße bis zur St 2142 ein Rückgang der Verkehrsbelastung prognostiziert.

An dem bestehenden Bahnübergang kommt es in Anbetracht der prognostizierten Reduzierung der Verkehrsmengen durch den Neubau der Anschlussstelle zu keiner Verschlechterung in Bezug auf den Ist-Zustand.

Verschmutzungen der Scheiblerstraße stehen nicht im Zusammenhang mit dem Neubau der Anschlussstelle. Den Verursachern verkehrswidriger Zustände obliegt es den Schmutz wieder zu beseitigen.

#### 3.4.2.7 **Einwendernummer 7001** (Schreiben vom 08.10.2014)

Die Planrechtfertigung und Planungsvarianten sind unter C 3.2 und C 3.3.2 behandelt. Einwendungen hierzu wurden nicht erhoben. Vielmehr wird das Vorhaben nach Erklärung des Einwenders grundsätzlich befürwortet.

Nach den Angaben des Einwenders ist infolge seiner immissionsschutzrechtlichen Genehmigung während der Rübenkampagne der Anlieferverkehr auf der Scheiblerstraße (von der Robert-Bosch-Straße kommend) auf 8 Lkw pro Stunde begrenzt. Der Einwender befürchtet durch mögliche Lärmmehrungen selbst weniger An- und Ablieferverkehr genehmigt zu bekommen. Auch wenn aufgrund dieser Beschränkung nicht alle Vorteile der neuen Anschlussstelle vom Einwender genutzt werden können, so ist doch festzustellen, dass keine vorhabenbedingte Verschlechterung dieser Anfahrtssituation zu erwarten ist. Soweit zur optimalen Nutzung der neuen Anschlussstelle durch den Einwender eine Änderung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung hinsichtlich des LKW-Verkehrs möglich und erforderlich ist, ist dies vom Einwender bei der zuständigen Genehmigungsbehörde zu beantragen.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Jahr 2018 aktualisiert. Zur Feststellung der aktuellen Verkehrsbelastungen sowie der Verkehrsentwicklung seit 2006/07 wurde im September 2018 eine neue Verkehrserhebung mit Knotenpunktzählungen und Verkehrsbefragungen durchgeführt. Die Verkehrserhebung erfolgte während der laufenden Zuckerrübenkampagne und erfasste damit einen überproportional hohen Anteil an Schwerverkehr. Die daraus resultierenden Prognosewerte für die Verkehrsbelastung wurden einer Neuberechnung der schalltechnischen Immissionen zu Grunde gelegt. Der Vergleich der Lärmpegel im Prognose-Nullfall mit dem Prognose-Planfall (mit neuer Anschlussstelle) für das Jahr 2030 zeigt für den Bereich Ringkofen eine Erhöhung des Beurteilungspegels tagsüber von 50,4 dB(A) um 1,4 dB(A) auf 51,8 dB(A) und nachts von 45,5 dB(A) um 1,4 dB(A) auf 46,9 dB(A). Da sich der Beurteilungspegel sowohl am Tag als auch nachts um weniger als 3 dB(A) erhöht und die Grenzwerte von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) nachts unterschritten werden, entsteht in diesem Bereich kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen. Lärmschutzmaßnahmen können wegen der fehlenden rechtlichen Voraussetzungen nicht angeordnet werden. Auf die Ausführungen unter C 3.3.4 wird verwiesen.

**3.4.2.8 Einwendernummer 7002**  
(Schreiben vom 07.10.2014)

Das Grundstück Flnr. 1183 Gemarkung Fischerdorf wird aufgrund der Planänderungen nicht mehr in Anspruch genommen. Der Einwand hat sich insoweit erledigt.

**3.4.2.9 Einwendernummer 7003**  
(Schreiben vom 01.08.2017)

Die Planrechtfertigung und Planungsvarianten sind unter C 3.2 und C 3.3.2 behandelt. Einwendungen hierzu wurden nicht erhoben. Die Planlösung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die vorzugswürdige Lösung.

Möglichkeiten das Bauvorhaben mit verhältnismäßigen Mitteln anders zu gestalten, um den Flächenbedarf für den Bau des östlichen Anschlussstellenastes (einschließlich Anwandweg und Verlegung der Gasleitung) aus dem Grundstück Flnr. 920/94, Gemarkung Pankofen, zu verringern werden unter Abwägung aller Belange nicht gesehen.

In der Planfeststellung wird über die rechtliche Grundlage der Inanspruchnahme von Grundstücken entschieden; Entschädigungsfragen sind jedoch den Verhandlungen mit dem Vorhabenträger und ggf. einen gesonderten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

3.4.2.10 **Einwendernummer 7004**  
(Schreiben vom 11.07.2018)

Die Einwendung ist präkludiert, d.h. sie bleibt aus formalen Gründen unberücksichtigt. Das Einwendungsschreiben ging erst am 16.07.2018 bei der Regierung von Niederbayern ein. Nach Ablauf der Einwendungsfrist (09.10.2014 bzw. 04.10.2017) sind Einwendungen ausgeschlossen (Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG). Darauf wurde in den ortsüblichen Bekanntmachungen der Stadt Plattling und der Stadt Deggendorf über die Auslegung der Plan- bzw. Tekturunterlagen jeweils hingewiesen.

Im Übrigen ist festzustellen, dass die Einwendungen, auch wenn diese fristgemäß erhoben worden wären, zurückzuweisen wären.

Der bisher bestehende öffentliche Feld- und Waldweg im nordwestlichen Teil der Anschlussstelle soll an die neu gebaute Anschlussstelle angepasst und an die Erschließungsstraße Kreuzäcker angeschlossen werden (Regelungsverzeichnis-Nr. 105). Damit ist weiterhin die Erschließung der bestehenden landwirtschaftlich genutzten Grundstücke gewährleistet. Der Einwender kann keinen Anspruch darauf geltend machen, dass neben seinem Betriebsgelände keine Straße oder Weg vorbeiführt. Schutzmaßnahmen vor Einbruchdiebstahl obliegen dem Grundstückseigentümer bzw. dem Betriebsinhaber. Auch die Festsetzungen des seit 11.10.2008 rechtsverbindlichen Bebauungsplans „Kreuzäcker II“ sprechen nicht gegen die Errichtung des geplanten öffentlichen Feld- und Waldwegs. Die betreffende Fläche ist gem. Ziffer 1.7.1 der Festsetzungen des Bebauungsplanes Bestandteil einer öffentlichen Grünfläche, konkret: Gliedernder Grünstreifen. Gemäß den Schnittzeichnungen im Bebauungsplan sind auf diesen gliedernden Grünstreifen Unterhaltungswege vorgesehen. Ein öffentlicher Feld- und Waldweg entspricht diesen Vorgaben. Soweit die Fläche vom Einwender bislang gepachtet ist, ist diese schuldrechtliche Position nur vorübergehend und der Einwender kann sich durch den zeitlichen Lauf der Planung darauf einstellen, dass der Eigentümer den Pachtvertrag löst.

Hinsichtlich der Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen für eine Betriebsleiterwohnung ist festzustellen, dass eine solche derzeit weder besteht noch die Errichtung einer solchen beantragt wurde.

Der Rückbau der bestehenden Parkplätze „A 92 Michaelsbuch“ wird im Zuge der A 92 gemäß den Einlassungen des Vorhabenträgers ausgeglichen, etwa mit den Parkflächen bei Landau a. d. Isar. Im Übrigen bestehen (LKW-) Parkplatzzapazitäten im Gewerbegebiet.

**3.5 Gesamtergebnis**

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

### **3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

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

Da sich mit dem Bau der Anschlussstelle Plattling-Mitte die Verkehrsbedeutung der Gemeindeverbindungsstraße Rettenbach - Ringkofen zwischen der Staatsstraße 2124 und dem nördlichen Anschlussstellenast der A 92 ändert, denn überregionaler Verkehr kann zu- und abfahren, ist diese in diesem Bereich gem. Art. 7 Abs. 1 BayStrWG zur Kreisstraße aufzustufen.

### **4. Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 Kostengesetz (KG). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 S. 1 Nr. 1 KG befreit.

**Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Bescheid kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage** erhoben werden beim

**Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München,  
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,  
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,**

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen** Form.

**Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:**

Die Einlegung eines Rechtsbehelfes per einfache E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)).

Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Landshut, 18.07.2019  
Regierung von Niederbayern

gez.

Dr. Helmut Graf  
Regierungsvizepräsident



**Hinweis zur Auslegung des Plans**

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