

Aktenzeichen: 225.2-45344 IN 21/EI 51-001

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Kreisstraßen EI 51 und IN 21, Anschluss Kreisstraße EI 18
Nordumgehung Gaimersheim
Bau-km 0+000 - Bau-km 7+493**

München, 17.01.2005

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung	9
1. Feststellung des Plans	9
2. Festgestellte Planunterlagen	9
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	10
3.1 Unterrichtungspflichten	10
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	12
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	12
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	13
3.5 Verkehrslärmschutz	14
3.6 Landwirtschaft	14
3.7 Denkmalschutz	15
3.8 Altlasten	15
3.9 Verkehrssicherheit	15
3.11 Wald	15
3.11 Sonstige Nebenbestimmungen	156
3.11.1 Belange der Isar-Amperwerke AG, Denisstraße 2, 80335 München	16
3.11.2 Belange der Stadtwerke Ingolstadt, Netze GmbH & Co. KG, Ringlerstraße 28, 85057 Ingolstadt	16
3.11.3 Belange der Wasser- und Drainageverbände	16
3.11.4 Belange der Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt-Nord, Untere Marktstraße 5, 85080 Gaimersheim	17
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	17
4.1 Gegenstand / Zweck	17
4.2 Plan	17
4.3 Erlaubnissbedingungen und -auflagen	17
5. Straßenrechtliche Verfügungen	19
6. Entscheidungen über Einwendungen	20
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	20

6.2	Zurückweisungen	20
7.	Kostenentscheidung	21
B	Sachverhalt	22
1.	Beschreibung des Vorhabens	22
2.	Vorgängige Planungsstufen	23
3.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	25
C	Entscheidungsgründe	29
1.	Verfahrensrechtliche Bewertung	29
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	29
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	32
2.	Materiell-rechtliche Würdigung	33
2.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	33
2.2	Planfeststellungsbereich	33
2.3	Planrechtfertigung	34
2.3.1	Notwendigkeit der Maßnahme	34
2.3.2	Planungsziel	34
2.3.3	Straßen- und Verkehrsverhältnisse	35
2.3.3.1	Derzeitiger Zustand	35
2.3.3.2	Zukünftiger Zustand	36
2.3.3.3	Sonstiges	37
2.4	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	37
2.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	37
2.4.2	Planungsvarianten	38
2.4.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)	41
2.4.3.1	Linienführung	42
2.4.3.2	Gradiente	43
2.4.3.3	Straßenanschlüsse	44

2.4.3.4	Nachgeordnetes Wegenetz	45
2.4.3.5	Sonstiges	50
2.4.4	Immissionsschutz / Bodenschutz	50
2.4.4.1	Verkehrslärmschutz	51
2.4.4.2	Schadstoffbelastung	58
2.4.4.3	Bodenschutz	58
2.4.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	59
2.4.6	Gewässerschutz	66
2.4.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	69
2.4.8	Denkmalschutz	70
2.4.9	Segelflugplatz	72
2.4.10	Städtebauliche Belange	72
2.4.11	Sonstige öffentliche Belange	73
2.4.11.1	Träger von Versorgungsleitungen	73
2.4.11.2	Belange der Wasser- und Drainageverbände	73
2.5	Private Einwendungen	73
2.5.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	73
2.5.1.1	Flächenverlust	73
2.5.1.2	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen	75
2.5.1.2.1	Übernahme von Restflächen	75
2.5.1.2.2	Ersatzlandbereitstellung	75
2.5.1.2.3	Umwege	76
2.5.1.2.4	Nachteile durch Bepflanzung	77
2.5.1.2.5	Flurbereinigung	77
2.5.1.2.6	Wertminderung	77
2.5.1.2.7	Wertminderung von Jagdrevieren	78
2.5.1.2.8	Vernässungsschäden	78
2.5.1.2.9	Lärm-, Staub- und Abgasbelastung während der Bauzeit	78
2.5.1.2.10	Weidezäune	79
2.5.1.2.11	Schadensersatz	79
2.5.2	Einzelne Einwender	79
2.6	Gesamtergebnis	81
2.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	82
3.	Kostenentscheidung	82

Rechtsbehelfsbelehrung	82
Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung und Auslegung	82

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße

StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 225.2-45344 IN 21/EI 51-001

**Vollzug des BayStrWG;
Kreisstraßen EI 51 und IN 21, Anschluss Kreisstraße EI 18
Nordumgehung Gaimersheim
Bau-km 0+000 - Bau-km 7+493**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Kreisstraßen EI 51 und IN 21, Anschluss Kreisstraße EI 18, Nordumgehung Gaimersheim, von Bau-km 0+000 bis Bau-km 7+493 mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Rot- und Blaeintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1.1	Erläuterungsbericht	
1.2	Bauwerksverzeichnis	
2.1	Übersichtsplan (Bl. Nr. 1)	1 : 25.000
2.2	Übersichtslagepläne (Bl. Nr. 1 - 2)	1 : 5.000
2.3	Übersichtshöhenpläne (Bl. Nr. 1 - 2)	1 : 5.000/500
3	Lagepläne (Bl. Nr. 1 - 11)	1 : 1.000
4	Höhenpläne (Bl. Nr. 1 - 15)	1 : 1.000/100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
5	Regelquerschnitt (Bl. Nr. 1)	1 : 50
6	Charakteristische Querschnitte (Bl. Nr. 1 - 5)	1 : 100
7	Bauwerkspläne (Bl. Nr. 1 - 2)	1 : 100/200
9.1	Grunderwerbsverzeichnis	
9.2	Grunderwerbspläne ((Bl. Nr. 1 - 11)	1 : 1.000
11.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht	
11.2	Legendenheft	
11.3	Bestands- und Konfliktpläne (Bl. Nr. 1 - 2)	1 : 5.000
11.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Übersicht Maßnahmen (Bl. Nr. 1 - 2)	1 : 5.000
11.5	Übersichtspläne mit landschaftspflegerischen Maßnahmen (Bl. Nr. 1 - 11)	1 : 1.000

Der Erläuterungsbericht zur Geologie/Geohydrologie (Unterlage 8.1), die hydrotechnischen Berechnungen (Unterlage 8.2), die Bodenprofile (Unterlage 8.3) und der Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung und die Lagepläne zur schalltechnischen Untersuchung (Unterlagen 10.1 und 10.2) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

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 AG, Bezirksbüro Netze 83, Dispoplatz A, 85057 Ingolstadt, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Er-

kundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Telekom einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

- 3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Arnulfstraße 203, 80634 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Stromleitungen (20 KV-Freileitung, 20 KV-Kabel) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden die E.ON Bayern AG, zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten.

- 3.1.3 Den Stadtwerken Ingolstadt, Netze GmbH & Co. KG, Ringlerstraße 28, 85057 Ingolstadt, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserversorgungs- und Gasleitungen und die Mitverlegung eines Straßenbeleuchtungskabel mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.4 Der Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt-Nord, Untere Marktstraße 5, 85080 Gaimersheim, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Kanalleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.5 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Unterer Graben 37, 84049 Ingolstadt, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

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

- 3.1.6 Dem Straßenbauamt Ingolstadt, Paradeplatz 2, 85049 Ingolstadt, zur genauen Abstimmung der neuen Anbindung der Nordumfahrung Gaimersheim an die Bundesstraße B 13 Ortsumfahrung Eitensheim und an die Staatstraße St 2335.

- 3.1.7 Dem Wasser- und Drainageverband Nassfeld, Hessenhof, 85117 Eitensheim, dem Wasserverband Manterinbach, St.-Gangolf-Straße 2, 85139 Wettstetten, dem Wasserverband Straß- und Winkeläcker Lenting, Pfarrgasse 7, 85101 Lenting, der Drainagegenossenschaft Eitensheimerweg-Wettstetterweg, Hohlweg 2, 85080 Gaimersheim-Lippertshofen und dem Wasserverband Osterfeld-Leerfeld, Hotterweg 2, 85080 Gaimersheim, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Drä-

nageanlagen mit den Straßenbauarbeiten vor Baubeginn abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

3.2.1 Die Vorhabensträger haben vor Baubeginn auf den zum Transport von Dammschüttungsmaterial benutzten Straßen eine Beweissicherung durchzuführen. Die Vorhabensträger haben die jeweiligen Grundstückseigentümer rechtzeitig vorher zu informieren und das Beweissicherungsverfahren mit diesen abzustimmen.

3.2.2 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, während der Bauzeit in vertretbarem Umfang geeignete Maßnahmen gegen eine gravierende Staubbelastung und Straßenverschmutzung zu ergreifen.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.3.1 Soweit der Karst während der Bauarbeiten aufgedeckt wird, haben die Vorhabenssträger dies dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt unverzüglich mitzuteilen.

3.3.2 Die Vorhabensträger haben in Abschnitten der Straßenanlage in denen der Karst aufgedeckt wird bzw. in denen keine ausreichend mächtige Deckschicht des Malmkarstes bleibt (ca. 5,0 m), insbesondere im Trinkwassereinzugsgebiet des Brunnens „Am Au graben“ von Bau-km 4+000 bis Bau-km 7+000, soweit erforderlich Dichtungsmaßnahmen im Straßenbereich auszuführen. Die Planung ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt abzustimmen.

3.3.3 Die Vorhabensträger haben die Baugrundbegutachtung zur Ausführungsbearbeitung dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt vorzulegen bzw. mit diesem abzustimmen.

3.3.4 Die Vorhabensträger haben die Bauarbeiten von einem Verantwortlichen und von einem für den Grundwasserschutz Beauftragten überwachen zu lassen.

3.3.5 Die Vorhabensträger dürfen Maschinen nicht in Bereichen abstellen, in denen eine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist (z. B Flächen auf denen der offene Karst ansteht).

3.3.6 Die geplanten Maßnahmen sind nach den geltenden gesetzlichen und technischen Bestimmungen und anerkannten Regeln der Baukunst durchzuführen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Unfallverhütungsvorschriften und die Baustellenverordnung vom 10.06.1998 zu beachten sind.

3.3.7 Die Vorhabensträger haben bei Einrichtung und Betrieb der Baustellen sorgfältig auf die Einhaltung der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen zu achten. Wassergefährdende Stoffe dürfen von den Vorhabensträgern nur auf dafür vorgesehenen, überdachten und mit mediumbeständigem Beton befestigten Flächen gelagert werden. Insbesondere ist die Lagerung sowie das Befüllen oder

Umfüllen von Schmiermitteln oder Treibstoffen im Bereich des Güßgrabens (Bau-km 5+500 - Bau-km 6+250) untersagt. Ein Auslaufen wassergefährdender Stoffe ist dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt unverzüglich zu melden.

- 3.3.8 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, keine wassergefährdenden Stoffe oder auswaschbaren Materialien im Unterbau der Straße einzubauen.
- 3.3.9 Die Vorhabensträger haben den Vertretern des Wasserwirtschaftsamtes Ingolstadt jederzeit den Zugang zu der Baustelle zu ermöglichen.
- 3.3.10 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, Eingriffe in den Untergrund und in das Grundwasser auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen.
- 3.3.11 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, die im Bereich der Baustelle und Baustellenunterkünfte anfallenden Abwässer in dichten Sammelbehältern aufzufangen und zu einer zentralen Kläranlage abzufahren.
- 3.3.12 Die Vorhabensträger haben den Rahmendurchlass bei der Güßgrabenquerung (Bau-km 5+975) als Fertigteillösung mit offener Sohle bei Anordnung von Abstützungsstegen (Kastenprofil Lichte Weite ca. 1,20 m, Lichte Höhe ca. 1,50 m), durchlässiger Sohleschüttung und weitgehend natürlichen Böschungen auszuführen, damit die biologische Durchgängigkeit des Güßgrabens nicht nachteilig verändert wird.
- 3.3.13 Die Vorhabensträger haben Weiterführungen von Gewässerkreuzungen (z. B. Trockengräben) als offene Gewässer zu gestalten.
- 3.3.14 Die Straßenbaulastträger haben jeweils auf ihrem Gebiet die Gewässer im Kreuzungsbereich von 5,0 m oberhalb und 10,0 m unterhalb, gemessen ab Außenkante der Brücke, im Einvernehmen mit den Unterhaltungspflichtigen und dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt zu sichern und zu unterhalten. Darüber hinaus haben sie sich an der Unterhaltung der Gewässer nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen zu beteiligen.
- 3.3.15 Das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt ist durch die Vorhabensträger über sämtliche wasserwirtschaftlich bedeutsamen Maßnahmen (Anschnitten von Grundwasserstockwerken, Wasserhaltung) ständig zu informieren und über den Baufortschritt auf dem Laufenden zu halten.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.4.1 Für die erforderliche Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. wird gemäß Art. 49 BayNatSchG Befreiung von den Verboten des Art. 13e BayNatSchG erteilt, mit der Maßgabe, dass auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.
- 3.4.2 Die in den Planunterlagen 11.1 und 11.4 dargestellten Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens ein Jahr nach Verkehrsfreigabe der Straßen-

baumaßnahme durch die Vorhabensträger fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.

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

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

3.5 Verkehrslärmschutz

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

3.5.2 Die Vorhabensträger haben dafür Sorge zu tragen, dass während der Bauzeit die Schallimmissionen aus der Baudurchführung soweit möglich auf die Zeit zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr und auf ein geringst mögliches Maß reduziert werden. Der Zulieferverkehr ist, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abzuwickeln. Die Vorhabensträger haben insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) und die Baumaschinenlärmverordnung (15. BImSchV) zu beachten.

3.6 Landwirtschaft

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

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

3.6.3 Das bestehende Drainagensystem ist durch die Vorhabensträger, sofern es durch das Bauvorhaben berührt wird, funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen, um Vernässungen von betroffenen Grundstücken zu vermeiden.

3.6.4 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, die vorübergehend benötigten, landwirtschaftlichen Flächen nach Baubeendigung wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen. Bodenverdichtungen sind durch Auflockerung zu

beseitigen.

- 3.6.5 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, die vorgesehenen Wendeanlagen bituminös zu befestigen.

3.7 Denkmalschutz

- 3.7.1 Die Vorhabensträger haben dafür zu sorgen, dass der Abtrag des Oberbodens in den von den Bodendenkmälern betroffenen Flächen für die archäologische Untersuchung in Beisein eines Vertreters des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege zu erfolgen hat. Dabei darf kein Erdingriff ohne die Hinzuziehung eines Vertreters der archäologischen Denkmalpflege erfolgen.

- 3.7.2 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, beim Abtrag des Oberbodens Hydraulikbagger mit glatter Humus- oder Böschungsschaufel zu verwenden.

3.8 Altlasten

- 3.8.1 Soweit Altlastenverdachtsflächen direkt von den Baumaßnahmen betroffen sind bzw. im Bereich der geplanten Baumaßnahmen ein konkreter Altlastenverdacht bekannt wird, sind diese im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt durch die Vorhabensträger zu erkunden, abzugrenzen und ggf. soweit erforderlich zu sanieren.

- 3.8.2 Sofern bei der Bauausführung optische oder olfaktorische Auffälligkeiten zu Tage treten, insbesondere im Bereich der als Altlastenverdachtsflächen bekannten Fl. Nr. 1644/1 und Fl. Nr. 821 der Gemarkung Etting, haben die Vorhabensträger unverzüglich das Umweltamt der Stadt Ingolstadt, Rathausplatz 8, 85049 Ingolstadt, und das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt zu informieren.

3.9 Verkehrssicherheit

- 3.9.1 Die Vorhabensträger haben beim Ausbau der Anbindung der Kreisstraße EI 18 darauf zu achten, dass die Sichtverhältnisse nicht durch Bewuchs bzw. das Gelände selbst beeinträchtigt werden.

- 3.9.2 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, auf ihre Kosten eine Verlegung des Windenstandortes der westlichen Windenstartanlage (1. Alt. ca. 100 m nach Süden oder als 2. Alt. ca. 100 m nach Süden und ca. 100 m nach Osten vom ursprünglichen Windenstandort) am Flughafengelände Ingolstadt-Etting in Abstimmung mit dem Luftamt Südbayern und dem Aero Club Ingolstadt e. V. vorzunehmen.

3.10 Wald

Die Vorhabensträger sind verpflichtet, für die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Bepflanzungen mit Waldbäumen ausschließlich herkunftsgerech-

tes Pflanzgut nach dem Gesetz für Forstliches Saat- und Pflanzgut zu verwenden.

3.11 Sonstige Nebenbestimmungen

3.11.1 Belange der E.ON Bayern AG, Arnulfstraße 203, 80634 München

3.11.1.1 Die Vorhabensträger haben dafür zu sorgen, dass durch den Straßenbau weder der Bestand noch der Betrieb der 20 KV-Freileitung und des 20 KV-Kabels gefährdet werden. Insbesondere dürfen Bäume oder ein sonstiger Bewuchs unter der Leitung 4,0 m Höhe nicht überschreiten. Bäume seitlich der Leitung müssen soweit entfernt aufwachsen, dass umstürzende Bäume die Leitung nicht berühren können.

3.11.1.2 Bei Erdaufschüttungen unter der 20 KV-Freileitung muss ein Sicherheitsabstand von mindestens 6,0 m gewährleistet bleiben.

3.11.1.3 In der Nähe von Hoch- und Niederspannungsfreileitungen dürfen aus Sicherheitsgründen Gerüste, Kräne, Bagger und dergleichen nur aufgestellt werden, wenn gewährleistet ist, dass ein Sicherheitsabstand von 6,0 m nicht unterschritten wird.

3.11.1.4 Die Vorhabensträger haben rechtzeitig bei der Durchführung von Arbeiten im Gefahrenbereich der Leitungen die E.ON Bayern AG zu verständigen, damit gegebenenfalls kurzzeitig die betroffene Leitung abgeschaltet werden kann.

3.11.1.5 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, die bauausführenden Firmen über diese vorstehenden Nebenbestimmungen dieses Beschlusses zu informieren.

3.11.2 Belange der Stadtwerke Ingolstadt, Netze GmbH & Co. KG, Ringlerstraße 28, 85057 Ingolstadt

Die Vorhabensträger sind zum Schutz der Brauchwassergewinnung im Güzgrabental verpflichtet, geeignete Maßnahmen zum Erhalt der Quellschüttungen zu ergreifen und sicherzustellen, dass keine negativen Auswirkungen bzgl. der chemischen Zusammensetzung des Quellwassers durch die Straßenbaumaßnahmen auftreten. Während der Bauzeit sind als Beweissicherungsmaßnahme Quellschüttmessungen zur Erfassung der Quellschüttmenge vorzunehmen.

3.11.3 Belange der Wasser- und Drainageverbände

3.11.3.1 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, die Funktionsfähigkeit der durch die Straßenbaumaßnahme betroffenen und bestehenden Entwässerungssysteme der Wasser- und Drainageverbände aufrechtzuerhalten bzw. diese den baulich bedingten Veränderungen wieder anzupassen. Bei der Bauausführung angeschnittene Saug- und Sammelleitungen sind wieder ordnungsgemäß herzustellen.

3.11.3.2 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, im Zuge der betroffenen Hauptsammelleitung der Drainagegenossenschaft Eitensheimer Weg - Wettstetter Weg beidseits der Straßenlage je einen Kontroll- und Reinigungsschacht einzubauen.

3.11.4 Belange der Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt-Nord, Untere Marktstraße 5, 85080 Gaimersheim

Die Vorhabensträger sind verpflichtet, den Steinzugkanal des Hauptsammlers F der Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt-Nord im Kreuzungsbereich mit der Nordumgehung (Bau-km 2+050) soweit erforderlich nach der anerkannten Regeln der Technik zu sichern. Anpassungen an bestehenden Schächten infolge der Straßenanlage sind gegebenenfalls durchzuführen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

4.1.1 Dem Landkreis Eichstätt wird die gehobene Erlaubnis nach Art. 16 BayWG zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers in den Untergrund erteilt.

4.1.2 Der Stadt Ingolstadt wird die gehobene Erlaubnis nach Art. 16 BayWG zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers in den Untergrund und über Regenklär- und Rückhaltebecken in den Gießgraben und den Zell-Augraben erteilt.

4.1.3 Dem Landkreis Eichstätt und der Stadt Ingolstadt werden beschränkte Erlaubnisse nach Art. 17 BayWG zur Entnahme, Absenkung und Ableitung von Grundwasser Gießgraben und den Zell-Augraben im Rahmen der Bauwasserhaltung während der Bauausführung erteilt.

Die Erlaubnisse gelten jeweils für den Straßenbereich bzw. die Entwässerungsanlagen, die sich auf dem Gebiet des Landkreises Eichstätt bzw. der Stadt Ingolstadt befinden.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.2 Einleitungsmengen

Folgende Einleitungsmengen dürfen bei den geplanten Einleitungen in den Gießgra-

ben und den Zell-Augraben über Regenklär- und Rückhaltebecken nicht überschritten werden:

- 52 l/s bei Einleitungen in den Gießgraben (BWV. Nr. 23, BWV. Nr. 151)
- 101 l/s bei Einleitungen in den Zell-Augraben (BWV. Nr. 157, BWV. Nr. 158)

4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die ständige Unterhaltung der gesamten Straßentwässerungseinrichtungen im einwandfreien Zustand obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.

4.3.4 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt und der Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Eichstätt bzw. in der Stadt Ingolstadt anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

Der Beginn der Bauwasserhaltung ist dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt anzuzeigen. Das abzuleitende Wasser ist über Absetzvorrichtungen zu führen und ständig zu beobachten. Nach Ende der Maßnahme sind die Dauer der Wasserhaltung und die abgeleitete Menge mitzuteilen. Die Dränleitungen sind zurückzubauen und aufzulassen.

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, ist das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt sofort zu verständigen.

4.3.5 Die Erlaubnis geht mit allen Befugnissen und Pflichten auf einen anderen Unternehmer (Besitz- und Rechtsnachfolger) über, wenn die gesamten Benutzungs- und Behandlungsanlagen übertragen werden und die Wasserrechtsbehörden am Landratsamt Eichstätt bzw. in der Stadt Ingolstadt dem Rechtsübergang schriftlich zustimmen.

- 4.3.5 Die Vernässungsflächen und die Entwässerungsmulden sind nach dem ATV-DVWK-Merkblatt M 153 mit einer bewachsenen Bodenzone auszubilden. Entsprechende Planunterlagen sind dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt noch vorzulegen.
- 4.3.6 Die Ableitungen aus den Rückhalte- und Klärbecken sind soweit möglich als offene Gewässer herzustellen. Entsprechende Planunterlagen sind vorzulegen.
- 4.3.7 Der Oberflächenabfluss aus dem umliegenden Einzugsgebiet darf nicht beschleunigt werden. Das Oberflächenwasser ist soweit wie möglich und wie in der Planung vorgesehen vor Ort breitflächig zu versickern. Nicht verunreinigtes Schicht- oder Grundwasser (z. B. Dränagewasser) ist ebenfalls vor Ort zu versickern.
- 4.3.8 Das bei den Baumaßnahmen geförderte oder gesammelte Grundwasser (Bauwasserhaltung) darf nicht verunreinigt werden. Das abgepumpte, nicht verunreinigte Grundwasser ist durch geeignete Maßnahmen möglichst breitflächig wieder in das Grundwasser im Abstrombereich einzuleiten. Vor Baubeginn sind der Umfang und die Dauer der Wasserhaltungen soweit wie möglich zu ermitteln. Die erforderlichen Versickerflächen sind bereit zu stellen.
- 4.3.9 Nach Art. 69 BayWG haben die Vorhabensträger nach Fertigstellung der Baumaßnahme der Kreisverwaltungsbehörde eine Bestätigung eines privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft nach Art. 78 BayWG vorzulegen, aus der sich ergibt, dass die Baumaßnahme entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss ausgeführt worden ist.
- 4.3.10 Die Vorhabensträger haben nach Beendigung der Baumaßnahmen dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt eine Fertigung aktueller Bestandspläne sämtlicher vorhandener Entwässerungseinrichtungen zu übergeben.

5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

Die Widmung der zu ändernden Bundesfernstraße erfolgt nach § 2 Abs. 6a FStrG.

Soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen 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 vorge-

sehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

6.1.1 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, im Rahmen von Flächeninanspruchnahmen beseitigte Zaunanlagen an Weideflächen wieder in vergleichbarer Ausführung im Rahmen der Straßenbauarbeiten in Abstimmung mit dem betreffenden Eigentümer herzustellen.

6.1.2 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, bei der Planung der Straßenanlage die Quellwasserschüttung der Quelle auf Fl. Nr. 875 der Gemarkung Etting zu beachten und eine Verschlechterung der Qualität des Quellwassers durch das Straßenbauvorhaben zu vermeiden.

6.1.3 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass im Bereich der Fl. Nr. 855, Gemarkung Etting, keine über die bestehenden Vernässungen hinaus zusätzlichen Vernässungen durch die Nutzungsänderung der südlich angrenzenden Flurstücke als naturschutzfachliche Ausgleichsflächen auftreten. Die Drainageanlagen der südlich angrenzenden Flurstücke sollen dabei soweit wie möglich durch geeignete Maßnahmen erhalten werden.

6.1.4 Die Vorhabensträger sind verpflichtet, den aus den Grundstücken Fl. Nr. 815, 821 und 822 der Gemarkung Etting entnommenen überschüssigen Mutterboden, wieder auf die örtlich angrenzenden Flächen des Eigentümers, soweit gesetzlich zulässig, zu verbringen.

6.2 Zurückweisungen

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

7. **Kostenentscheidung**

Der Landkreis Eichstätt und die Stadt Ingolstadt tragen die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Auslagen werden gesondert in Rechnung gestellt.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Nordumgehung Gaimersheim EI 51 - IN 21 - EI 18 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 7+493 führt im Wesentlichen durch die unbebauten Außenbereiche der Gemarkungen Eitensheim, Gaimersheim, Etting (Stadt Ingolstadt) und Wettstetten. Im Westen der Landschaftserhöhung „Schellenbuck“ führt die Nordumgehung von der B 13 Ostumgehung Eitensheim über landwirtschaftlich genutzte Flächen zur Kreisstraße EI 10. Die Kreisstraße wird dabei ca. 1200 m nördlich des Bebauungsrandes von Gaimersheim und ca. 800 m südlich des Bebauungsrandes Lippertshofens gequert und mittels einer Kreisverkehrsanlage angeschlossen. Danach verläuft die Nordumgehung ca. 600 m südlich des Südrandes von Rackertshofen zur Gemeindeverbindungsstraße Rackertshofener Weg. Der Rackertshofener Weg wird über die Nordumgehung überführt und an die Nordumgehung nicht angeschlossen. Auf der Ostseite des Rackertshofener Wegs wird ein Geh- und Radweg im Rampen- und Brückenbereich angelegt. Südlich der Landschaftserhebungen Dürrnbühl und Ochsenthomer Berg führt die Nordumgehung weiter über landwirtschaftlich genutzte Flächen zur Staatsstraße 2335 und quert diese etwa mittig zwischen den Ortsrandlagen von Wettstetten und Etting. Die Staatsstraße St 2335 wird ebenfalls mittels einer Kreisverkehrsanlage angeschlossen. Östlich der Staatsstraße St 2335 führt die Nordumgehung am Südrand der Landschaftserhebung Adlmannsberg in ca. 170 m Abstand zur Kreisstraße EI 18 bzw. zum Anschluss an die EI 43/IN 19 Ostumgehung Etting. Die Nordumgehung verläuft dabei mehr oder weniger parallel zum dort vorhandenen Rosslaufweg, der die Trennlinie zwischen Adlmannsberg und den Feldern um das dortige Segelfluggelände des Aero-Club-Ingolstadt e. V. darstellt.

Die Nordumgehung Gaimersheim ist 7,493 km lang und erhält einen einbahnigen zweistreifigen Straßenquerschnitt mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 7,00 m und einer Bankettbreite von jeweils 1,50 m. Geh- und Radwege werden im Zuge der Kreisstraße EI 10 und der Staatsstraße St 2335 den veränderten baulichen Gegebenheiten angepasst. Das durch die Straßenbaumaßnahme überbaute bzw. unterbrochene, landwirtschaftliche Wegenetz wird durch die Anlage von Ersatzwegen in 3,00 m Breite, mit beidseitigem 0,75 m breiten Bankett, wiederhergestellt.

Entsprechend den Forderungen der Wasserwirtschaft darf mit dem Bau und Betrieb der Nordumgehung Gaimersheim keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung der Wasservorkommen im verkarsteten Jura (Schicht- und Grundwasser) verbunden sein. Die Nordumgehung Gaimersheim wird aus diesem Grund, mit Ausnahme einer geringfügigen Einschnittslage zwischen Bau-km 5+315 und 5+700, in der gesamten Länge in Dammlage geführt, um damit eine Verringerung der Höhe

der Deckschichten über dem verkarsteten Jura zu vermeiden. Die anfallenden Straßenwässer werden im wesentlichen Straßenabschnitt über die Böschungsschulter abgeführt und versickert. Zur Trasse fließendes Oberflächenwasser wird am Böschungsfuß über Rigolen versickert bzw. bei Oberflächenabfluss über Durchlässe in vorhandene Geländesenken abgeleitet.

Im östlichen Straßenabschnitt ist eine Versickerung der Straßenwässer aufgrund der bestehenden Grundwasserverhältnisse nicht möglich. Die in diesem Abschnitt anfallenden Straßenwässer werden ausreichend dimensionierten Absetz- und Rückhaltebecken zugeführt und gedrosselt an die örtliche Vorflut abgegeben.

Die Straße wird wegen ihrer Bedeutung als regionaler Straßenverbindung als Kreisstraße gewidmet. Im Verlauf der Umgehungsstraße auf dem Gebiet des Landkreises Eichstätt erhält sie die Bezeichnung Kreisstraße EI 51, im Ingolstädter Bereich die Bezeichnung Kreisstraße IN 21, im Anschlussbereich an die Kreisstraße EI 18, soweit sie neu erstellt wird, die Bezeichnung Kreisstraße EI 18. Vorhabensträger der Baumaßnahme sind der Landkreis Eichstätt und die Stadt Ingolstadt. Der Landkreis Eichstätt und die Stadt Ingolstadt haben beschlossen, das Planfeststellungsverfahren für die Nordumgehung Gaimersheim gemeinsam zu beantragen (Beschlüsse vom 15.12.1999 und 13.01.2000).

2. Vorgängige Planungsstufen

Für den Neubau einer Nordumgehung und einer Südumgehung von Gaimersheim wurde ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Die landesplanerische Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 28.05.1993 (Az. 800-8252-EI-10/87) führt hinsichtlich der Zielsetzung für die Raumstruktur und hinsichtlich der Zielsetzungen für das Verkehrswesen folgendes aus:

„Im Verlauf von Entwicklungsachsen sollen bevorzugt Einrichtungen der Bandinfrastruktur geschaffen oder ausgebaut werden, um die Standortvoraussetzungen für eine weitere Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten zu sichern.“

„Das Mittelzentrum Eichstätt ist der Arbeitsplatzschwerpunkt für seinen Mittelbereich im ländlichen Raum. Es braucht zur Aufwertung seiner Standortqualität für weitere Gewerbeansiedlungen eine gute Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz. Dies kann vor allem durch den Neubau der Nordumgehung erreicht werden, die einen zügigen und leistungsfähigen Zubringer zur Autobahnanschlussstelle Lenting darstellen wird.“

„Insbesondere in den Siedlungs- und Versorgungskernen der zentralen Orte, die mit ihren Versorgungseinrichtungen den überörtlichen Bedarf decken, kann die Freihaltung vom Durchgangsverkehr die Funktionsfähigkeit dieser Bereiche sichern und verbessern. Um einen möglichst reibungslosen Verkehrsablauf zu gewährleisten und

die Siedlungsgebiete von Gaimersheim und Etting vom Durchgangsverkehr freizuhalten, sind die geplanten Ortsumgehungen sinnvoll. Das Straßennetz im möglichen Oberzentrum Ingolstadt ist durch die aus der Region hereinführenden Radialstraßen stark überlastet. Der Durchgangsverkehr kann durch einen Ring aus leistungsfähigen Straßen von der Kernstadt abgelenkt werden, wodurch die Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen im Oberzentrum Ingolstadt für die Regionsbewohner verbessert wird. Zur Entlastung der Wohnsiedlungsbereiche im nördlichen Verdichtungsraum Ingolstadt, insbesondere vom Berufspendler-Verkehr, sind die geplanten Umgehungsstraßen grundsätzlich erforderlich.“

Nach dem Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung vom 28.05.1993 entspricht die Nordumgehung von Gaimersheim mit ihrer Haupt- und Untervariante deswegen den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, sofern nachfolgende Maßgaben eingehalten werden:

- Auf eine möglichst landschaftsschonende und flächensparende Bauausführung ist zu achten. Dämme und Einschnitte sollen möglichst niedrig ausgeführt werden.
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für unvermeidbare Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild sind in einem landschaftspflegerischen Begleitplan gem. Art. 6b BayNatSchG darzustellen. Dabei ist insbesondere auf die Erhaltung bzw. Wiederherstellung ökologisch bedeutsamer Biotope, naturnaher Gewässer sowie der Erholungsfunktion des betroffenen Landschaftsraumes zu achten. Bei der Untervariante der Nordumgehung ist insbesondere auf die Erhaltung bzw. Wiederherstellung ökologisch bedeutsamer Biotope sowie die Erholungsfunktion des Landschaftsraumes Adlmannsberg zu achten.
- Zur Vermeidung entstehender Nachteile für die betroffenen Landwirte ist ein Bodenordnungsverfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz durchzuführen. Das landwirtschaftliche Wegenetz ist zu erhalten bzw. zu ergänzen.
- Um eine Gefährdung des für die Trinkwasserversorgung genutzten Grundwassers auszuschließen, ist die geplante Straße in ihrer gesamten Länge grundsätzlich nach RiStWag für zumindest Zone III B auszulegen. In allen Bereichen mit fehlenden oder sehr geringmächtigen Deckschichten, also Abschnitte mit ungünstiger Untergrundbeschaffenheit, sind weitergehende Schutzmaßnahmen erforderlich. Entsprechende Untersuchungen sind durchzuführen und mit dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt zur abschließenden Beurteilung abzustimmen. Einschnitte sind grundsätzlich zu vermeiden.
- Bei der Untervariante der Nordumgehung sind durch aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Wohngebiete Wettstetten-Süd und Etting-Nord Lärmimmissionen, die von der neuen Straße ausgehen nach Maßgabe der 16.

BlmSchV zu mindern.

Auch der Neubau der Südumgehung entspricht unter Einhaltung verschiedener Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung.

Im Raumordnungsverfahren wurde des Weiteren die Empfehlung ausgesprochen, vor dem Bau der Südumgehung zuerst die Nordumgehung von Gaimersheim zu verwirklichen.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 17.04.2001 beantragten der Landkreis Eichstätt und die Stadt Ingolstadt für die Kreisstraßen EI 51 und IN 21, Anschluss Kreisstraße EI 18, Nordumgehung Gaimersheim, Bau-km 0+000 - Bau-km 7+493 das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen im Markt Gaimersheim in der Zeit vom 02.05.2001 bis 08.06.2001, in der Stadt Ingolstadt und der Gemeinde Eitensheim vom 07.05.2001 bis 07.06.2001 und in der Gemeinde Wettstetten vom 08.05.2001 bis 08.06.2001 nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan beim Markt Gaimersheim bis spätestens zum 19.06.2001, bei der Stadt Ingolstadt und Gemeinde Eitensheim bis zum 21.06.2001 und der Gemeinde Wettstetten bis zum 22.06.2001 oder jeweils bis zum angegebenen Ende der Einwendungsfrist bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Ingolstadt
- Markt Gaimersheim
- Gemeinde Eitensheim
- Gemeinde Wettstetten
- Gemeinde Hepberg
- Gemeinde Lenting
- Landratsamt Eichstätt
- Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt
- Straßenbauamt Ingolstadt
- Direktion für ländliche Entwicklung Krumbach
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz

- Bayrisches Landesamt für Denkmalpflege München, Ingolstadt
- Forstdirektion Oberbayern-Schwaben
- Bayerischer Bauernverband
- Landwirtschaftsamt Ingolstadt
- Wehrbereichsverwaltung VI
- Staatliches Gesundheitsamt Eichstätt
- Bayerisches Geologisches Landesamt
- Oberfinanzdirektion München
- Polizeiinspektion Ingolstadt
- Deutsche Telekom AG, BBN 23, Ingolstadt
- Deutsche Telekom AG, Ressort SuN 21, München
- E.ON Bayern AG
- Stadtwerke Ingolstadt
- Bayerngas GmbH, München
- Wasser- und Drainagenverband Nassfeld
- Wasserverband Nassfeld
- Wasserverband Osterfeld-Leerfeld
- Wasserverband Manterinbach
- Wasserverband Straß- und Winkeläcker
- Wasserverband Eitensheimer-/Wettstettner Weg
- Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt Nord
- Bezirk Oberbayern, Fachberater für Fischerei
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Naturpark Altmühltal e. V.
- Regierung von Oberbayern, SG 315 – Luftamt Südbayern
- Regierung von Oberbayern, SG 801 – höhere Landesplanungsbehörde

- Regierung von Oberbayern, SG 830 – höhere Naturschutzbehörde

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 08.10.2002 und am 09.10.2002 in der Marktgemeinde Gaimersheim erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, anerkannten Vereine sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der im Verfahren von verschiedenen Beteiligten erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen haben die Vorhabensträger eine 1.Tektur vom 15.04.2004 erstellt. Sie umfasste folgende Änderungen:

- Anlage straßenparalleler Feldwege am nördlichen wie am südlichen Dammfuß der Nordumgehung zwischen Bau-km 0+092 und Bau-km 0+764 und Anpassung der Wegeanbindungen bei Bau-km 0+087
- Höhengleiche beidseitige Anbindung des Feldweges Fl. Nr. 1196 der Gemarkung Eitensheim (Bau-km 0+714) an die Nordumgehung und Entfall der Wendeanlage auf der Nordseite
- Änderung der Geh- und Radwegführung auf der Nordostseite der Kreisverkehrsanlage im Kreuzungsbereich der Nordumgehung mit der St 2335 (Bau-km 6+055 - Bau-km 6+085)
- Herausnahme der „Anschlussstelle Bebauungsgebiet Feuergalgen“ (Bau-km 5+400) und Anlage einer Wendeanlage auf der Nordseite im Zuge des Feldweges Fl. Nr. 1553, Gemarkung Etting
- Änderung der Leistungsfähigkeit des Regenklär- und Rückhaltebeckens „Güßgraben“, Bau-km 5+950, zur Minderung der zulässigen Einleitung in den Güßgraben von 200 auf 52 l/sec und Anpassung der Zufahrtsanlage
- Änderung der Leistungsfähigkeit des Regenklär- und Rückhaltebeckens „Zell-Augraben“, Bau-km 6+808, zur Minderung der zulässigen Einleitung in den Güßgraben von 150 auf 101 l/sec

Wir haben zu dieser 1. Tektur mit Schreiben vom 08.6.2004 die Stadt Ingolstadt, den Markt Gaimersheim, die Gemeinde Eitensheim, die Gemeinde Wettstetten, das Landratsamt Eichstätt, das Landwirtschaftsamt Ingolstadt, das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt, den Abwasserverband Straß- und Winkeläcker, die Gemeinde Hepberg, den Bund Naturschutz in Bayern e. V. sowie betroffene Grundeigentümer erneut schriftlich angehört (Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG).

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 19.10.2004 im Markt Gaimersheim erörtert. Die zur 1. Tektur beteiligten Träger öffentlicher Belange und Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Die im Verfahren erhobene Forderung nach einer höhengleichen beidseitigen Anbindung des Feldweges Fl. Nr. 4740/2 der Gemarkung Gaimersheim (Bau-km 3+360) an die Nordumgehung wurde inzwischen von der Marktgemeinde Gaimersheim, der Direktion für ländliche Entwicklung und den betroffenen Einwendungsführern zurückgenommen. Die Vorhabensträger haben die Planung mit Tektur vom 15.12.2004 insoweit noch einmal geändert.

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 Oberbayern ist gemäß Art. 39 Abs. 1 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

Nach Art. 36 Abs. 2 BayStrWG ist bei Kreisstraßen die Planfeststellung durchzuführen, wenn es sich um Straßen besonderer Bedeutung, insbesondere um Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen handelt. Dies ist beim Bau der Kreisstraßen EI 51 und IN 21 mit dem Anschluss Kreisstraße EI 18, Nordumgehung Gaimersheim, der Fall. Die Nordumgehung verbindet als Zubringerstraße für die Bundesstraße B 13 Ostumgehung Eitensheim das Netz der örtlichen Kreisstraßen, nämlich die Kreisstraße EI 5 mit der Kreisstraße EI 10 und der Kreisstraße EI 18 bzw. EI 43/IN 19 - Ostumgehung Etting im Osten und erfüllt Zubringerfunktionen für den aus dem Raum Eichstätt nach Ingolstadt verlaufenden Verkehr. Zusätzlich werden durch die Nordumgehung auch zwischengemeindliche Verkehrsfunktionen, insbesondere über die zukünftigen Verbindungen der Gemeinden bzw. Ortsteile Eitensheim, Lippertshofen (Markt Gaimersheim), Wettstetten, Etting (Stadt Ingolstadt), Hepberg, Lenting und Oberhaunstadt (Stadt Ingolstadt), wahrgenommen.

Im Verfahren wurde geltend gemacht, dass die straßenrechtliche Einstufung der Nordumgehung von Gaimersheim als Kreisstraßen EI 51 und IN 21 fehlerhaft erfolgt und wegen der überregionalen Verkehrsbedeutung als Neubau einer Bundesfernstraße oder einer Staatsstraße zu betrachten sei. Den Vorhabensträgern hätte somit die Straßenbaulast für den Neubau der Nordumgehung und damit die Zuständigkeit zur Beantragung des Planfeststellungsverfahrens gefehlt.

Straßen sind nach ihrer Verkehrsbedeutung in die jeweilige Straßenklasse einzuordnen. Der maßgebende Faktor für die Verkehrsbedeutung einer Straße sind die von ihr vermittelten räumlichen Verkehrsbeziehungen. Dabei ist zum einen zu ermitteln, welchem Verkehr die Nordumgehung Gaimersheim tatsächlich dient bzw. welcher Verkehr für sie prognostiziert wird, also die Quantität der durch die Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen. Zum anderen ist zu untersuchen, ob und gegebenenfalls welche Funktion der Nordumgehung Gaimersheim im Verkehrsnetz zukommt (Netzfunktion), also die Qualität der Straße. Dem Beurteilungskriterium der Qualität der

Straßenfunktion kommt dabei neben dem quantitativen Element eine ausschlaggebende Funktion zu.

Als Bundesfernstraße nach § 1 Abs. 1 S. 1 FStrG werden solche öffentlichen Straßen klassifiziert, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Träger der Straßenbaulast für Bundesfernstraßen ist gemäß § 5 Abs. 1 S. 1 FStrG grundsätzlich die Bundesrepublik Deutschland.

Nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG sind Staatsstraßen solche Straßen, die innerhalb des Staatsgebietes zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind. Träger der Straßenbaulast für Staatsstraßen ist gemäß Art. 41 Satz 1 Nr. 1 BayStrWG grundsätzlich der Freistaat Bayern.

Kreisstraßen sind dagegen nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG solche Straßen, die dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen oder kreisfreien Gemeinden oder dem erforderlichen Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz zu dienen bestimmt sind. Sie sollen mindestens an einem Ende an eine Bundesfernstraße, Staatsstraße oder eine andere Kreisstraße anschließen.

Bei der Ermittlung der Verkehrsbedeutung der Nordumgehung Gaimersheim lässt sich folgendes feststellen:

Die Nordumgehung Gaimersheim stellt keine unmittelbare Verbindung zwischen den Bundesfernstraßen B 13 Ostumfahrung Eitensheim und der Bundesautobahn A 9 - Anschlussstelle Lenting, dar, sondern verbindet das Netz der örtlichen Kreisstraßen, nämlich die Kreisstraße EI 5 über die B 13 Ostumfahrung Eitensheim mit der Kreisstraße EI 10 und weiter mit der Kreisstraße EI 18 bzw. EI 43/IN 19 - Ostumgehung Etting im Osten unter Umgehung von Gaimersheim und dem Ortsteil Etting.

Die Nordumgehung von Gaimersheim hat dabei zwei Funktionen. Zum einen ist sie dazu bestimmt, als Straßenverbindung außerhalb bebauter Gebiete den kleinräumigen regionalen Verkehr aus den bebauten Gebieten der Marktgemeinde Gaimersheim und dem Stadtteil Etting herauszuhalten, der aus dem westlichen Landkreisteil von Eichstätt über die EI 5 fließt. Zum anderen nimmt sie den Verkehr aus dem nördlichen Landkreisteil, der derzeit noch über die EI 10 durch die Marktgemeinde Gaimersheim fließt, auf und führt diesen weiter auf die EI 43/IN 19 Ostumgehung Etting. Sie verbindet außerdem das Netz der örtlichen Kreisstraßen, und zwar die Kreisstraße EI 5 über die B 13 im Westen mit der Kreisstraße EI 10 nördlich von Gaimersheim und weiter mit der Kreisstraße EI 18, der Kreisstraße EI 43/IN 19 Ostumgehung Etting im Osten und dient damit dem Verkehr zwischen den benachbarten Landkreisen bzw. kreisfreien Gemeinden. Dadurch ermöglicht die Umgehungs-

straße die Entlastung von Gaimersheim und Etting vom überörtlichen Verkehr.

Die Untersuchung der Verkehrszusammensetzung auf der Nordumgehung Gaimersheim durch das Büro gevas humberg & partner, München (Mai 2002) weist nach, dass sich der dortige Verkehr hauptsächlich aus Ziel- und Quellverkehr, im Wesentlichen aus der Region 10, zusammensetzen wird. Der überregionale Durchgangsverkehr wird dabei auf einen Anteil von nur 2% bis 3% geschätzt. Im Rahmen der neuesten Verkehrsbefragungen bzgl. der Verkehrsverteilungen auf der heutigen Kreisstraße EI 5 zwischen Eitensheim und Gaimersheim und der heutigen B 13 südlich von Eitensheim wird dies bestätigt. Der Binnenverkehr (Quelle und Ziel innerhalb der Grenzen von Ingolstadt bzw. Gaimersheim) ist auf der EI 5 mit 6% und auf der B 13 mit 2 % sehr gering. Der Hauptanteil besteht zu 72% bzw. 82 % aus Ziel- und Quellverkehr, der von außerhalb Ingolstadt/Gaimersheim bzw. in entgegengesetzter Richtung fährt. Davon macht der Ziel- und Quellverkehr außerhalb der Region 10 mit 4,5 % bzw. 12 % nur einen geringen Anteil aus. Dies beweist den überwiegend regionalen Charakter der heutigen Kreisstraße EI 5.

Auch die Verkehrsverteilung für den gesamten Kfz-Verkehr in Ingolstadt und Gaimersheim (ohne Durchgangsverkehr auf der A 9 und der B 16) verdeutlicht, dass der Durchgangsverkehr daran nur einen Anteil von 4% hat und für den überregionalen Durchgangsverkehr andere Fahrtrouten (z. B. A 9, B 16) wesentlich interessanter sind als eine Route über das Straßennetz von Ingolstadt oder Gaimersheim. Ein daneben durchgeführter Vergleich mit einem Internet-Routenplaner („Web.de“) ergab, dass die Nordumgehung Gaimersheim für einen überregionalen Verkehr ebenfalls nur eine geringe Bedeutung beizumessen ist, da für nur wenige überregionale Verbindungen (Treuchtlingen-Regensburg, Weißenburg-Regensburg) eine Verbesserung eintritt. In diesen Fällen ist aber die bisherige Verbindung über Gaimersheim schon als schnellste Route anzusehen und deshalb ist auch nicht mit einer wesentlichen Zunahme des sehr geringen überregionalen Verkehrsanteils zu rechnen. Zudem ist der Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen einschließlich des Landkreises Roth lediglich mit 3 % bzw. 5 % Anteil am Verkehr der EI 5 bzw. B 13 beteiligt und davon ist wiederum der wesentliche Anteil orientierter Ziel- und Quellverkehr von und nach Ingolstadt/Gaimersheim.

Die Einstufung der Nordumgehung von Gaimersheim als Kreisstraße ist daher nach ihrer Verkehrsbedeutung korrekt. Die Straßenbaulast und Zuständigkeit der Vorhabensträger für das Bauvorhaben sind somit gegeben.

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 § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss berücksichtigt worden.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

Das Vorhaben des Neubaus der Kreisstraßen EI 51 und IN 21 mit dem Anschluss Kreisstraße EI 18, Nordumgehung Gaimersheim, wird zugelassen, da das Bauvorhaben im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2.2 Planfeststellungsbereich

Die von der Gemeinde Lenting geforderte Erweiterung des Planfeststellungsabschnittes am östlichen Ende bis einschließlich der Anbindung Ostumgehung Etting ist aus unserer Sicht nicht erforderlich. Die Gemeinde Lenting befürchtet eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf ihrem Gemeindegebiet durch den Bau der Nordumgehung. Dies werde dadurch verstärkt, dass durch verkehrsrechtliche Anordnung die Verkehrsbeziehung Wettstetten - Ostumgehung Etting im Zuge der St 2335 aufgelassen worden ist. Durch die jetzige Einbahnstraßenregelung wird der zur Bundesautobahn A 9 - Anschlussstelle Lenting orientierte Verkehr aus Wettstetten bzw. aus Richtung Ingolstadt über die Kreisstraße EI 18 bzw. Nordumgehung Gaimersheim zur EI 43/IN 19 Ostumgehung Etting verlagert. Der Knotenpunkt EI 18 mit der EI 43- Ostumgehung Etting sei bereits für das derzeitige Verkehrsaufkommen gerade noch ausreichend, aber nicht mehr für den durch die Nordumgehung Gaimersheim verursachten zusätzlichen überregionalen Verkehr. Nach der verkehrlichen Untersuchung des Büros gevas humberg & partner, München, vom Januar 2002, zur Verkehrsbelastung und der nachfolgenden Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Straßenknotenpunkte „Nordumgehung Gaimersheim – Kreisstraße EI 18“ und Nordumgehung Gaimersheim – EI 43 Ostumgehung Etting“ durch das Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik Obermeyer Planen + Beraten GmbH vom Dezember 2003 halten wir es aber für nachgewiesen, dass die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte für das erwartete Verkehrsaufkommen zu den Hauptverkehrszeiten durch Lichtsignalanlagen unter Beibehaltung der geplanten Knotenpunktsgeometrie hergestellt werden kann. Da somit keine baulichen Veränderungen notwendig sind, besteht für uns keine Veranlassung auch den Straßenknoten „Nordumgehung Gaimersheim/Kreisstraße EI 18 - Ostumgehung Etting“ in den Planfeststellungsabschnitt Nordumgehung Gaimersheim einzubeziehen. Zur Nachrüstung der Lichtsig-

nalanlagen ist eine verkehrsrechtliche Anordnung durch die untere Straßenverkehrsbehörde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ausreichend.

Im Verfahren wurde auch eingewandt, dass der Ostabschnitt der Nordumgehung ab dem Anschluss zur St 2335 überflüssig sei, da mit dem Bau der St 2335 dieser Abschnitt bereits ausgebaut sei und den kürzesten Weg zur A 9 - Anschlussstelle Lenting aufweise. Grundlage dieser Planfeststellungsentscheidung ist jedoch das beantragte Straßenbauvorhaben. Eine Verkürzung des Vorhabens im Sinne der Einwender haben die Vorhabensträger abgelehnt. Überwiegende Belange, die eine Verkürzung des Bauvorhabens gegen den Willen der Vorhabensträger notwendig erscheinen lassen, haben sich im Anhörungsverfahren nicht ergeben. Die Nordumgehung stellt eben nicht nur einen Teil einer Verbindung zwischen der B 13 im Westen und der A 9 im Osten dar. Nach der verkehrlichen Untersuchung hat nur ein kleiner Anteil der Verkehrsteilnehmer auf der Nordumgehung die A 9 - Anschlussstelle Lenting als Ziel (C.2.3.3.3).

2.3 Planrechtfertigung

2.3.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Der Bau der Nordumgehung Gaimersheim ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Kreisstraßen sind nach Art. 9 BayStrWG in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten, um den derzeitigen und insbesondere auch den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

2.3.2 Planungsziel

Ziel der vorliegenden Planung ist es, zum einen die Verkehrsanbindung im Nordwesten Ingolstadts durch eine leistungsfähige West-Ost-gerichtete Tangente, die im Westen an die Ostumgehung Eitensheim und im Osten an die Ostumgehung Etting anschließt, für den überörtlichen Verkehr zu verbessern. Zum anderen soll eine Entlastung im Zuge der bestehenden Ortsdurchfahrten der Marktgemeinde Gaimersheim und des Stadtteils Etting der Stadt Ingolstadt vom überörtlichen Verkehr durch den Bau der Umgehungsstraße erreicht werden.

2.3.3 Straßen- und Verkehrsverhältnisse

2.3.3.1 Derzeitiger Zustand

Das überörtliche Straßennetz im nordwestlichen Raum von Ingolstadt besteht im Wesentlichen aus historisch entstandenen, und auf das Oberzentrum Ingolstadt ausgerichteten Radialstraßen. Diese Straßen führen heute noch durch die alten Ortskerne der Marktgemeinde Gaimersheim und teilweise durch Etting, einem Stadtteil der Stadt Ingolstadt. Es handelt sich dabei um die Ortsdurchfahrten von Gaimersheim im Zuge der Kreisstraße EI 5, der EI 10 und der Staatsstraße St 2335 und die Ortsdurchfahrten von Etting im Zuge der Kreisstraße IN 6 und der Staatsstraße St 2335. Die Straßenführung in den alten Ortskernen ist unübersichtlich und eng. Neben der begrenzten Leistungsfähigkeit der Straßen und einer dadurch erhöhten Unfallgefahr sind negative Einflüsse auf die Wohnqualität der umliegenden Siedlungsgebiete und Beeinträchtigungen der Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Gaimersheim und des Stadtteils Etting gegeben.

Die West-Ost-Durchfahrt Gaimersheim beginnt auf der relativ gut ausgebauten Eitensheimer Straße (EI 5) und führt zur Kreuzung Marktstraße/Böhmfelder Straße (EI 10). Bereits hier trifft die Ortsdurchfahrt auf engere, verwinkeltere Straßenverhältnisse. Die Ortsdurchfahrt biegt zunächst auf der Marktstraße nach Süden und bereits nach 50 m wieder nach Osten ab. Die Marktstraße führt abermals nach ca. 50 m auf Höhe des alten Rathauses nach Süden, während die Ortsdurchfahrt geradeaus auf der Ettinger Straße (St 2335) nach Osten aus Gaimersheim heraus führt.

Die West-Nord-Durchfahrt des Stadtteils Etting beginnt an der Stadtgrenze Ingolstadts und trifft nach ca. 600 m auf die Kreuzung mit der Kraibergstraße und der Hepberger Straße. Die Ortsdurchfahrt zweigt nach Norden auf die Hepberger Straße im Zuge der St 2335 ab und führt am Süd-Westrand Wettstettens vorbei zum Autobahnanschluss der A 9 zwischen Hepberg und Lenting.

Der gegenwärtige Verkehr der heutigen Ortsdurchfahrten Gaimersheims und Ettings ist durch einen hohen Anteil an überörtlichem Verkehr geprägt. Besonders störend wirkt sich dabei der Schwerverkehr und der tageszeitlich, einseitig gerichtete Berufsverkehr aus. Freizeit- und Erholungsverkehr spielen dagegen keine dominante Rolle. Als Hauptquellen des maßgeblichen Verkehrs sind der Anschluss an die Bundesautobahn A 9, Anschlussstelle Lenting, der Verkehr von und zu der Audi-Werksanlage am Nordrand von Ingolstadt und der Verkehr zur Stadt Ingolstadt, zum Gewerbe-Industriegebiet Gaimersheim Süd und zum Gewerbegebiet Friedrichshofen anzuführen.

Die von den Vorhabensträgern in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung der GEVAS Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik GmbH

(GEVAS) in München vom Oktober 2000 zeigt die gegenwärtige Situation und verdeutlicht, wie sich diese in den kommenden Jahren noch weiter verschärfen würde, wenn der Bau der Nordumgehung nicht erfolgt. Wir verweisen insofern auf die im Erläuterungsbericht, Planunterlage 1 auf S. 10 enthaltene Tabelle 1 „Vergleich Analyse 1999, Prognose-Nullfall und Planfall Nordumgehung Gaimersheim 2015“ des Büros GEVAS Ingenieursgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH (Oktober 2000).

2.3.3.2 Zukünftiger Zustand

Die Nordumgehung Gaimersheim übernimmt zukünftig eine Zubringerfunktion für Verkehre aus Nord-Nordwest zur Ostumgehung Etting, die nach Norden zur Bundesautobahn A 9 und nach Süden zum Stadtgebiet Ingolstadts abgeführt werden. Neben den überörtlichen Verbindungsfunktionen wird die Nordumgehung vor allem auch zwischengemeindliche Verkehrsfunktionen wahrnehmen. Das sind insbesondere die zukünftigen Verbindungen der Gemeinden bzw. Ortsteile Eitensheim, Lippertshofen (Marktgemeinde Gaimersheim), Wettstetten, Etting (Stadt Ingolstadt), Hepberg, Lenting und Oberhaunstadt (Stadt Ingolstadt) untereinander.

Durch den Bau der Nordumgehung vom Gaimersheim kommt es zu sehr starken Verkehrsverlagerungen in West-Ost-Richtung. Die Nordumgehung vom Gaimersheim wird dabei künftig nach der auf das Jahr 2015 bezogenen Prognose der GEVAS vom Oktober 2000 in Höhe von ca. 8.200 Kfz/24h zwischen der B 13 Ostumgehung Eitensheim und der Kreisstraße EI 10, zwischen der EI 10 und der St 2335 von ca. 10.900 Kfz/24h und zwischen der St 2335 und der Ostumgehung Etting in Höhe von ca. 8.900 Kfz/24h befahren werden. Die B 13 Ostumgehung Eitensheim wird mit bis zu 7.300 Kfz/24h belastet sein. Die Kreisstraße EI 5 wird als bisherige West-Ost-Achse zwischen Eitensheim und Etting streckenweise um bis zu 8.300 Kfz/24h bzw. 67% entlastet. Auf den Nord-Süd-Verbindungen gibt es unterschiedliche Entwicklungen. Die Ostumgehung Etting wird dabei streckenweise um 48% höher belastet (12.700 nördlich der Nordumgehung bzw. 14.900 südlich der Nordumgehung). Dies führt andererseits zu starken Verkehrsabnahmen von 41% auf der Nord-Süd-Verbindung Ettinger Straße südlich Etting. Die Verkehrsmengen auf der Ziegeleistraße südlich von Gaimersheim bleiben dagegen konstant. Die Ortsdurchfahrten Etting (5.500 Kfz/24h Entlastung auf der St. Michael-Straße, 2.700 Kfz/24h Entlastung auf der Hepberger Straße), Gaimersheim (8.000 Kfz/24h Entlastung auf der Ettinger Straße) und Eitensheim werden teilweise deutlich vom Durchgangsverkehr in den Siedlungsgebieten entlastet.

3.2.2.3 Sonstiges

Soweit die Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten stattdessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten.

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

2.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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

Die dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Linie entspricht im Wesentlichen den mit den Erfordernissen der Raumordnung positiv beurteilten Haupt- und Untervarianten der Nordumgehung in der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 28.05.1993 (Az. 800-8252-EI-10/87). Aus Sicht der höheren Landesplanungsbehörde der Regierung von Oberbayern besteht mit dem Bauvorhaben Einverständnis. Die dort aufgeführten Maßgaben wurden berücksichtigt. Zu beachten waren dabei die örtlichen Zwangspunkte (Anschlusshöhen, Durchlässe etc.) sowie eine Oberflächenentwässerung ohne technische Hilfsmittel. Auch ein angemessener Ersatz für das landwirtschaftliche Wegenetz wurde vorgesehen. Dabei sollte die Nordumgehung aber vom landwirtschaftlichen Verkehr weitgehend freigehalten werden. Durchführung und Umfang eines Flurbereinigungsverfahrens können hilfsweise mit den betroffenen Landwirten, den Gemeinden, Ämtern und Verbänden zu einer weiteren Verbesserung abgestimmt werden (C.2.5.1.2.5). Als Untersuchung zur Durchführung weiterer Schutzmaßnahmen für das zur Trinkwasserversorgung genutzten Grundwassers wurden mittels Bohrungen, Sondierungen und Schürfen, die den Karst als Trinkwasserspeicher schützenden tertiären bzw. quartären Deckschichten erkundet. Die Gelände- und Straßenentwässerung wurde daraufhin so geplant, dass eine großflächige Versickerung gewährleistet ist bzw. gesammeltes Oberflächenwasser aus dem Planungsge-

biet herausgeführt werden kann. Bei der Untervariante zur Nordumfahrung Gaimersheim (Variante 1) werden als Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchung die gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte an der nächstgelegenen Bebauung jeweils eingehalten. Lärmschutzeinrichtungen sind daher nicht erforderlich (vgl. C.2.4.3.3.3).

Die geplante Umgehungsstraße liegt im Verdichtungsraum des Oberzentrums Ingolstadt. Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2003) ist als Ziel gemäß A II 2.2.5 vorgegeben, dass die siedlungsmäßige und infrastrukturelle Entwicklung der Stadt- und Umlandbereiche in Verdichtungsräumen in enger Abstimmung mit den Gebietskörperschaften erfolgen soll. Das gilt insbesondere für Planungen und Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur. Nach LEP, A III 3 i.V.m. Strukturkarte Anhang 12 (c) liegt die Umgehungsstraße in der überregionalen Entwicklungsachse Ingolstadt - Eichstätt.

Der Neubau der Nordumgehung Gaimersheim ist Bestandteil des Verkehrskonzeptes im Regionalplan Ingolstadt (10) Kap. B IX 5.3. Sie ist Teil eines Ring- und Tangentensystems, das die Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen im Oberzentrum Ingolstadt verbessern soll. Gemäß LEP A III 2.1.5 i.V.m. Anhang 10 ist Gaimersheim als Unterzentrum ausgewiesen.

2.4.2 Planungsvarianten

Wir waren nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Die Variantenuntersuchung ist im Übrigen Sache der fachplanerischen Abwägung und des Art. 6a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG (Ausführungsvariante).

Im Verfahren wurde von Verfahrensbeteiligten gefordert, statt der Nordumgehung von Gaimersheim als Variante die Südumgehung von Gaimersheim zu bauen, da diese unter anderem effektiver sei und Vorteile bzgl. der Kosten und Lärmbelästigung bringe. Die Planung der Südumgehung Gaimersheim sieht einen Trassenverlauf ausgehend von der Anbindung an die Ostumgehung Eitensheim südlich der DB-Strecke München - Treuchtlingen ostwärts in Bündelung mit der Bahnanlage bis zur Kreuzung mit der Ziegeleistraße am Südrand von Gaimersheim vor. Ab dort ist sie mit der Kreisstraße EI 12 bis zur östlichen Gemeindegrenze identisch. Von hier ab erfolgt nordostwärts der bereits dem Verkehr übergebene Anschluss an die Kreisstraße IN 5. Nach dem Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung vom 23.06.1993 entsprechen die beiden Umgehungen (Nord- und Südumgehung) von Gaimersheim den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung. Sie stehen

aber nicht in einem Konkurrenzverhältnis zueinander, sondern sind beide als Bestandteile eines einheitlichen Verkehrskonzeptes erforderlich, um die Wohnsiedlungsbereiche im nördlichen Verdichtungsraum zu entlasten. Darüber hinaus ist der Bau beider Straßen für die Entlastung der Siedlungsgebiete von Gaimersheim und Etting vom Durchgangsverkehr grundsätzlich sinnvoll. Die Verkehrsprognose von GEVAS Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik hat in dem Gutachten vom Oktober 2000 ermittelt, dass durch den Bau der Südumgehung Gaimersheim gegenüber dem Prognose Nullfall die Entlastungswirkungen im südlichen Bereich von Gaimersheim höher als bei der Nordumgehung sind, aber insgesamt geringere Entlastungswirkungen des bestehenden Straßennetzes, insbesondere in den Ortsdurchfahrten der Gemeinden Eitensheim und Gaimersheim, eintreten werden als durch den Bau der Nordumgehung. Die Kombination beider Straßen gewährt nach der Prognose in den beiden Gemeinden dagegen viel größere Entlastungen, denn nach dem Bau der Nordumgehung verbleiben die Verkehre der Relation Eitensheim – BAB A 9/Anschlussstelle Lenting teilweise nach wie vor in der Ortsdurchfahrt des Marktes Gaimersheim. Beide Umgehungsstraßen haben in diesem Fall eine Verkehrsbelastung von rd. 8.000 bis 9.000 Kfz/24h. Obwohl diese Belastung nicht so hoch ist wie in den Einzelplanfällen, ist damit immer noch eine hohe Verkehrswirksamkeit gegeben. Die Südumgehung von Gaimersheim ist somit keine in die Abwägung einzustellende Alternative zur Nordumgehung von Gaimersheim, sondern vielmehr eine Ergänzung zu einer besseren Entlastung, insbesondere bezogen auf die Gemeinde Gaimersheim. Durch die vorherige Realisierung der Nordumgehung können schon jetzt sehr deutliche Entlastungswirkungen erreicht werden. Die Stadt Ingolstadt und die Gemeinde Gaimersheim verfolgen nach eigenen Angaben den Bau der Südumgehung von Gaimersheim weiter.

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

2.4.2.1 Beschreibung der Varianten

Für die Nordumgehung Gaimersheim wurden im Raumordnungsverfahren auch eine Haupt- und eine Untervariante untersucht. Die Hauptvariante betrifft den Abschnitt zwischen der Ostumgehung Eitensheim bis zur Staatsstraße St 2335 mit einer Nordumfahrung von Gaimersheim, die Untervariante Nordumfahrung Etting (Variante 1) den Abschnitt zwischen der St 2335 und dem Anschluss Kreisstraße El 18/Ostumgehung Etting am Südhang des Adelmansberges. Beide Variantenteile wurden positiv beschieden und sind Gegenstand der Planfeststellung. Diese beiden Variantenteile sind demnach nicht als Alternativen anzusehen. Die Untervariante stellt somit vielmehr nur eine sinnvolle Ergänzung der Hauptvariante dar.

Als Variante zur gewählten Untervariante Nordumfahrung Etting (Variante 1) wurde dagegen noch eine Süd-Westumfahrung von Etting (Variante 2) näher untersucht (vgl. Verkehrliche Variantenuntersuchung einer Süd- und/oder Nordumgehung Gaimersheim, August 1990, durch OBERMEYER Planen + Beraten, Institut für Verkehrsplanung, München).

2.4.2.2 Vergleich der Varianten

2.4.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Als Ergebnis der oben angeführten Untersuchung geht hervor, dass die verkehrliche Effizienz der Nordumgehung Gaimersheim mit einer Nordumfahrung Ettings (Variante 1) höher ist, als die der Nordumgehung Gaimersheim mit einer Süd-Westumfahrung Ettings (Variante 2).

2.4.2.2.2 Flächenauswirkungen

Die Zerschneidungs- und Trenneffekte hinsichtlich der Gemeindegebiete von Gaimersheim und Etting im Falle der Süd-Westumfahrung sind spürbar höher als infolge der verfahrensgegenständlichen Lösung mit einer Nordumfahrung Ettings. Die Siedlungsentwicklung der Gemeinden wird im Zuge einer Süd-Westumfahrung stärker eingeschränkt. Der Variante 1 ist auch unter diesem Gesichtspunkt der Vorzug vor Variante 2 zu geben.

2.4.2.2.3 Natur- und Landschaftsschutz

In dem Abschnitt der Süd-Westumfahrung etwa von der St 2335 bis zum Anschluss an die Kreisstraße IN 5 / Ostumgehung Etting südlich Ettings müsste in der Retzgrabenniederung mit erhöhten Baukosten aufgrund des erforderlichen Bodenaustausches dortiger anmooriger Feuchtzonen gerechnet werden. Gerade diese anmoorigen Böden, mit ihrem besonders empfindlichen Bodengefüge, stellen ein höheres Naturgut dar, als die Kulturböden der alternativen Trassenabschnitte der Nordumgehung Gaimersheim. Sehr erschwerend kommt hinzu, dass die Variante 2 zu 70% im Bereich der festgesetzten Wasserschutzzone III verlaufen würde und die dortige Wasserschutzzone II der Wassergewinnungsanlage Augraben der Stadt Ingolstadt auf ca. 150 m Länge tangiert. Der Eingriff in den Wasserhaushalt wäre aufgrund der Durchfahrung der Wasserschutzzonen und des notwendigen Bodenaustausches erheblich. Die Erholungsnutzung der Retzgrabenniederung würde zusätzlich eingeschränkt oder zerstört.

Zu einer Beeinflussung empfindlicher Böden kommt es zwar bei der Variante 1 auf Höhe des Trassenabschnittes zwischen Güßgraben und Adlmannsberg auch, aber mit einem erheblich geringeren Flächenumfang bei einer nicht so hohen Wertigkeit des Naturgutes Boden. Eine direkte Beeinflussung einer Wasserschutzzone gibt es

bei Variante 1 nicht. Der Umfang des Bodenaustausches ist für Variante 1 als wesentlich geringer einzuschätzen als bei der Variante 2.

Die landesplanerische Beurteilung vom 28.05.1993 stellt dazu speziell zur Untervariante (Variante 1) der Nordumgehung Gaimersheim folgendes fest:

„Zwar ist auf der Staatsstraße 2335 südlich von Wettstetten auch ohne die geplante Verlängerung der Nordumgehung zur Ostumgehung Etting eine Entlastung des Verkehrsaufkommens (in den Ortszentren Gaimersheim und Etting) gegenüber dem jetzigen Zustand zu erwarten. Die volle Verkehrswirksamkeit der Nordumgehung, sowohl zur Entlastung von Gaimersheim als auch in der Funktion eines zügigen Autobahnzubringers ist jedoch nur zu erwarten, wenn diese Umgehung in Ihrer Gesamtheit, d. h. als Haupt- und Untervariante zur Verfügung steht.“

„Auch die Untervariante (verlängerte Nordumgehung) entspricht den Erfordernissen der Raumordnung, da hier die Eingriffe in ökologisch wertvolle Teilräume entsprechend ausgeglichen werden können und das stadtnahe Erholungsgebiet durch landschaftspflegerische Maßnahmen entlang der neuen Straßentrasse erhalten werden kann.“ Der Variante 1 ist damit auch in diesem Punkt der Vorzug vor Variante 2 zu geben.

2.4.2.2.4 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Die Entscheidung der Vorhabensträger für die Variante 1 lässt sich aufgrund der besseren verkehrlichen Eignung, der günstigeren Umweltauswirkungen und den bei der Variante 2 entstehenden höheren Kosten beim Bodenaustausch und der Trassenabdichtung nach RiStWag WSZ III bzw. WSZ II rechtfertigen. Die hier angeführten Umweltaspekte, die zu einer Abwertung der Süd-Westumfahrung führen, waren auch bereits für die annähernd identische Trassenlage in der landesplanerischen Beurteilung des Raumordnungsverfahrens vom 17.05.1988 für die Ost- und die Westumgehung des Stadtteiles Etting der Stadt Ingolstadt für die „Westumgehung Etting“ erörtert worden. Die Westumfahrung Ettings wurde daraufhin ausgeschieden, weil sie den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung nicht entsprach.

2.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Sie spiegeln jedoch die allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus wieder und geben damit wertvolle Anleitungen für die Straßenplanung. Diese Erfordernisse werden auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Be-

langen gegenübergestellt. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Wir verweisen insofern zunächst auf die Darstellungen im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und die weiteren planfestgestellten Unterlagen.

Im Einzelnen ergibt sich dies auch aus folgenden Überlegungen:

2.4.3.1 Linienführung

Wir halten die von den Vorhabensträgern gewählte Linienführung der Nordumgehung für vertretbar, insbesondere auch den Abschnitt westlich und östlich der Gemeinde Wettstetten. Die Linienführung wurde bereits im Raumordnungsverfahren als im Einklang mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung stehend bestätigt. Die Linienführung berücksichtigt die örtlich vorhandenen Strukturen und Zwangspunkte der Trasse durch den Anschluss an die B 13 / Ostumgehung Eitensheim, den Anschluss an die Kreisstraße EI 10, der nördlichen Umgehung des Steinbruches auf der Ostseite des Rackertshofener Weges, die Querung der Geländesenke zwischen dem Ortsteil Etting der Stadt Ingolstadt und der Gemeinde Wettstetten auf der Südseite des Güßgrabens und die Lage am Südhang des Adlmannsberges sowie die der Planung zugrunde liegenden zulässigen Trassierungsrichtlinien. Bei der gewählten Linienführung wird auch der Eingriff in die auf der Nordseite der Trasse landwirtschaftlich genutzten Flurstücke minimiert und zusätzlich der örtliche Erschließungsweg (Rosslaufweg) soweit wie möglich erhalten. Die Linienführung wird im Bereich westlich von Wettstetten auch wesentlich durch die bestehende Bebauung der Gemeinde Wettstetten auf der Nordseite und der Stadt Ingolstadt auf der Südseite bestimmt. Eine Verschiebung der Trasse westlich und östlich (Bereich Adlmannsberg) der Gemeinde Wettstetten nach Süden oder eine Verschiebung der Trasse nach Norden (im Bereich der Fl. Nr. 1622, Gemarkung Etting) weisen wir zudem wegen der dann entstehenden höheren Belastungen anderer Siedlungsbereiche zurück. Zudem werden bei der gewählten Trasse die Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten. Durch die festgestellte Linienführung bedingte Durchschneidungen von Grundstücken sind daher nicht zu vermeiden und wegen der oben angeführten Zwangspunkte der Trasse hinzunehmen.

Eine Verlegung der Trasse an die Gemarkungsgrenze Lippertshofen/Gaimersheim zwischen der westlichen Gemarkungsgrenze Gaimersheims und der Kreuzung mit der Kreisstraße EI 10 scheidet ebenso aus, da durch die gewählte Trassenführung im Süden neben den oben angeführten Zwangspunkten auch Schrägdurchschneidungen von anderen landwirtschaftlich genutzten Grundstücken in einem weit größeren Umfang vermieden werden.

Das Luftamt Südbayern hat im Verfahren Bedenken gegen die Linienführung der Nordumgehung im Bereich des Segelfluggeländes des Aero- Club Ingolstadt e. V.

erhoben, da wegen des Abstandes von weniger als 50 m Gefahren für die Straßenverkehrssicherheit durch Ablenkungseffekte von im Anflug befindlichen Segel- und Schleppflugzeugen und Motorseglern und bei südwestlichen Windlagen die Gefahr des Abdriftens von Windenschleppseilen nach dem Ausklinken von Segelflugzeugen auf die Straße gegeben wären. Eine Verschiebung der Trasse nach Norden ist aber wegen der bestehenden Zwangspunkte nicht möglich. Zudem würden dadurch wertvolle landwirtschaftliche Flächen auf der Nordseite durchschnitten und die Immissionsbelastung der Wohnbebauung am Adlmannsberg verstärkt. Die aus der Nähe zum Flugbetrieb geschilderten Gefahren für den Straßenverkehr können durch die in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen und verkehrsrechtliche Anordnungen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bewältigt werden (vgl. A.3.9.2 und C.2.4.9).

Eine Abtrennung der Ortsteile Etings beidseits der Nordumgehung durch die geplante Trassierung können wir nicht erkennen. Abgesehen von dem unterschiedlichen landschaftlichen und städtebaulichen Charakter des Ortsteiles Etting im Süden und „Am Fort“ im Norden ist mit der St 2335 und dem begleitenden Geh- und Radweg auch zukünftig eine enge Verbindung hergestellt.

2.4.3.2 Gradienten

Wir halten die gewählte Gradienten der Nordumgehung für sachgerecht. Eine weitere Reduzierung der Gradienten der Trasse ist nicht möglich. Bei der Festlegung der Gradienten mussten die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung beachtet werden, nach der Einschnitte beim Bau der Straße grundsätzlich zu vermeiden waren sowie die Straße in ihrer gesamten Länge zum Schutz des Grundwassers grundsätzlich nach RiStWag für die Zone III B auszubilden war und in flacher Dammlage verlaufen muss. Eine negative Beeinträchtigung des Untergrundes/Grundwassers aufgrund der ungünstigen Untergrundverhältnisse wird damit vermieden oder zumindest gering gehalten, weil die vorhandenen schützenden Deckschichten erhalten bleiben und die erforderlichen Böschungsflächen eine großflächige Versickerung des aus den Straßenflächen abfließenden Oberflächenwassers ermöglichen. Daneben waren für die gewählte Gradienten konstruktive Randbedingungen maßgebend, wie z. B. notwendige Überdeckungen im Kreuzungsbereich mit Entwässerungsanlagen und die notwendigen Anschlüsse an bestehende Straßenanlagen (plangleicher Anschluss in der Höhenlage der vorhandenen B 13/Ostumgehung Eitensheim und der Kreisstraße EI 10 durch eine Kreisverkehrsanlage, die planfreie Kreuzung der nicht angeschlossenen Gemeindeverbindungsstraße Rackertshofener Weg, die plangleichen Anschlüsse der Staatsstraße St 2335 und der Kreisstraße EI 18 bzw. der planfreie Anschluss der EI 43/IN 19 Ostumgehung Etting) und die Trassierungsrichtlinien (Vermeidung von zu großen Längsneigungen und Steigungen). Der durch die Dammlage der Straße bedingte Flächenmehrbedarf bzw. die Eingriffe in das Land-

schaftsbild und eventuelle Einschränkungen für den Wildwechsel lassen sich aus diesen Gründen nicht weiter vermindern. Die Planung minimiert diese Einwirkungen durch landschaftsgestalterische Maßnahmen und den Bau von Kleintierdurchlässen.

Eine weitere Absenkung der Überführung des Rackertshofener Weges (Bau-km 3+750) ist wegen der erforderlichen Dammlage der Nordumgehung und der zu berücksichtigenden lichten Höhe im Kreuzungsbereich (4,70 m) und der Höhe des Brückenüberbaues nicht möglich.

2.4.3.3 Straßenanschlüsse

Dem Ersatz der T-Einmündung der Nordumgehung an die B 13 Ostumgehung Eitensheim (Bau-km 0+000) durch eine Kreisverkehrsanlage kann nicht zugestimmt werden. Die Einmündung ist für die Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs ausreichend leistungsfähig. Eine Kreisverkehrsanlage würde die Bevorrechtigung und Durchgängigkeit der überörtlich bedeutsamen, verkehrswichtigen B 13 durch die Geschwindigkeitsreduzierung an der Kreisverkehrsanlage mindern und außerdem einen größeren Flächenbedarf verursachen.

Eine höhenfreie Lösung für die Anbindung der Nordumgehung an die St 2335 (Bau-km 6+030) halten wir ebenfalls nicht für notwendig. Die Vorhabensträger haben mit einer Leistungsfähigkeitsberechnung nachgewiesen, dass die Kreisverkehrsanlage ausreichend leistungsfähig ist. Lediglich die Zufahrt der St 2335 aus Richtung Wettstetten erreicht in der Morgenspitzenstunde mit einer nur kurzfristigen mittleren Rückstaulänge (bis zu 30 Fahrzeuge mit ca. 1,5 bis 2 Minuten Wartezeit) ihre Leistungsfähigkeitsgrenze. Die Verkehrsbelastung der Kreisverkehrsanlage ändert sich nach den Untersuchungen durch die Auswirkungen der derzeit bestehenden Auflassung des Verkehrs auf der St 2335 zwischen Wettstetten und der Ostumgehung Eiting (Einbahnregelung) nicht wesentlich. Die Forderung, die Kreisverkehrsanlage höhengleich mit der heutigen Straßenlage zu bauen, ist aus konstruktiven und topographischen Gründen nicht realisierbar. Zudem liegt die geplante Kreisverkehrsanlage der St 2335 nur geringfügig höher.

Die Ausbildung des Anschlusses der Nordumgehung an die St 2335 als Kreisverkehrsanlage bietet aufgrund der dort erfahrungsgemäß gefahrenen niederen Geschwindigkeiten aus Verkehrssicherheitserwägungen eine sehr sichere Verkehrsknotenpunkt-lösung. Die Kreisverkehrsanlage ist daher nicht als besondere Gefahrenstelle für das Grundwasser oder Quellen wegen zu befürchtender Verkehrsunfälle anzusehen. Das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt hat insofern auch keine Bedenken gegen diese Planung erhoben.

Wir halten auch die Entscheidung der Vorhabensträger für sachgerecht, den Anschluss der Kreisstraße EI 18 (Bau-km 7+306) an die vorfahrtsberechtigten Nordumfahrung als T-Einmündung auszubilden. Die Verkehrsuntersuchung hat die ausrei-

chende Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotenpunktes nachgewiesen. Eine kostenintensive höhenfreie Anbindung oder eine Kreisverkehrsanlage ist damit nicht erforderlich.

2.4.3.4 Nachgeordnetes Wegenetz

Die Weiterführung des Radweges an der Unterführung Lippertshofener Weg (Bau-km 2+215) halten wir nicht für geboten. Der maßgebende Nord/Süd-Radweg ist in diesem Bereich der Lippertshofener Weg, während der maßgebende West/Ost-Radweg die bestehende Weeganlage nördlich der Nordumgehung ist. Zudem kann bei einem Verzicht die auf der Ostseite des Lippertshofener Weges südlich der Nordumgehung befindliche Biotopstruktur geschont werden.

Ein Verzicht auf die Hochborde der Fahrbahn an der Unterführung des Lippertshofener Weges (Bau-km 2+215), um die gesamte Breite der Unterführung nutzbar zu machen, ist nicht zulässig. Unterführungen im Zuge einstreifiger Wege sind aus Verkehrssicherheitsgründen nach den einschlägigen Straßenbau-Richtlinien mit einem jeweils 1,0 m breiten Sicherheitsraum zu bauen. Gravierende Einschränkungen in der Nutzung der Unterführung können wir bei einer dann verbleibenden Wegebreite von 3,50 m nicht erkennen.

Die aus Verkehrssicherheitsgründen geforderte höhenfreie Anbindung des Geh- und Radweges an der Kreisverkehrsanlage zum Anschluss der Nordumgehung an die St 2335 zwischen Wettstetten und Etting halten wir für nicht geboten. Der im Gefälle zum Kreisel verlaufende höhengleiche Geh- und Radweg (Bau-km 6+055 - Bau-km 6+085) wird jetzt gemäß der Tektur vom 15.04.2004 auf der Nordseite so lageverwinkelt geführt, dass für einen Radfahrer ein gefährliches, zu schnelles Einfahren in den Kreuzungsbereich verhindert wird. Der Bau einer Unterführung würde eine kostenintensive, technisch aufwendige Baumaßnahme (Grundwasserwanne) wegen der örtlichen Gelände- und hydrogeologischen Untergrundverhältnisse erfordern. Dadurch würden zudem laufende Unterhaltungskosten (Pumpstation zum Abpumpen des Oberflächenwassers aus dem Einschnitt) und große Umwege bei den Anschlüssen an die Parallelwege zur Nordumgehung entstehen. Die vergleichbar geringe Verkehrsbelastung rechtfertigt eine solche aufwendige Schutzmaßnahme für den Geh- und Radverkehr nicht. Zudem wird erfahrungsgemäß eine Unterführung außerhalb geschlossener Ortschaften von vielen Verkehrsteilnehmern insbesondere nachts wegen der Nichteinsehbarkeit und erschwerten Fluchtmöglichkeiten als ein Sicherheitsrisiko empfunden und folglich schlecht angenommen. Eine Überführung muss dagegen wegen der erforderlichen erheblichen Rampen und der Brückenanlage (4,70 m lichte Höhe im Bereich der Nordumgehung und erhebliche Bauwerkslänge wegen der Querung der Nordumgehung, des straßenparallelen Wirtschaftsweges im Norden und des Radweges im Süden) ausgeschrieben werden.

Wir weisen insofern auch die Forderung nach einer höhenfreien Ausbildung (Unterführung) des Geh- und Radweges auf der Westseite der Kreisstraße EI 10 (Bau-km 2+820) mit der Nordumgehung zurück. Der wegen der dort anzutreffenden hydrogeologischen Verhältnisse erhebliche technische und wirtschaftliche Aufwand zur Erstellung einer Grundwasserwanne wäre im Verhältnis zur vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung ebenfalls nicht zu vertreten. Auch hier bestünde zudem das Problem mangelnder Akzeptanz wegen eines von vielen Benutzern empfundenen Sicherheitsrisikos.

Die Vorhabensträger haben aufgrund von Einwendungen in der Tektur vom 15.04.2004 die beidseitige Herstellung einer höhengleichen Anbindung des Feldweges Fl. Nr. 1196 der Gemarkung Eitensheim (Bau-km 0+714) an die Nordumgehung wegen ihrer Hauptwirtschaftswegefunktion für Landwirte aus Eitensheim und Gaimersheim eingeplant. Der dadurch entstehende Flächenmehrbedarf aus den anliegenden Grundstücken ist aus Gründen einer sicheren Verkehrsabwicklung, um ein sicheres Überqueren der Nordumgehung Gaimersheim für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Gespanne durch Schaffung ausreichender Aufstellflächen und Sichtverbindungen zum auf der Nordumgehung Gaimersheim befindlichen Verkehr zu schaffen. Aufgrund der Dammlage im betroffenen Bereich muss der Wirtschaftsweg im Einmündungsbereich auf das Höhenniveau der Straße angehoben werden, um den Höhenunterschied zwischen anstehendem Gelände und neuer Straße und um ausreichende Sichtverhältnisse zu erhalten. Durch die bogenförmigen Wegeanschlüsse werden die nötigen Aufstellflächen und Sichtverbindungen zum Verkehr geschaffen. Eine senkrechte Anbindung der am Dammfuß der Nordumgehung verlaufenden Wege ist wegen des zu überwindenden Höhenunterschiedes nicht möglich. Die Forderung nach einer beidseitigen Herstellung einer höhengleichen Anbindung des Feldweges Fl. Nr. 4740/2 der Gemarkung Gaimersheim (Bau-km 3+360) wurde auf Wunsch der Marktgemeinde Gaimersheim und der betroffenen Grundstückseigentümer durch die Vorhabensträger mit 2. Tektur vom 15.12.2004 wieder aus der Planung heraus genommen. Die Anbindung erscheint uns auch wegen der angrenzenden Überquerungsmöglichkeiten (Anbindung Kreisstraße EI 10, Rackershofener Weg) nicht erforderlich.

Die Anregung, auf den Ausbau des nördlichen Begleitweges der Nordumgehung zwischen der Kreisstraße EI 10 und dem Rackershofener Weg (Bau-km 2+840 - Bau-km 3+120) zu verzichten und stattdessen den weiter nördlich bestehenden Feldweg Fl. Nr. 4932 der Gemarkung Gaimersheim auszubauen, halten wir zum einen für nicht sinnvoll. Die dazwischen liegenden Grundstücke verfügen zum jetzigen Zeitpunkt über beidseitige Anwandwege. Durch den Neubau des Weges auf der Nordseite der Nordumgehung wird eine durchgehende Verbindung geschaffen. Zum anderen wird dieser Wirtschaftsweg von dem Bauvorhaben nicht berührt. Der Aus-

bau kann damit nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein.

Des Weiteren sieht die Tektur vom 15.04.2004, wie von Verfahrensbeteiligten gefordert, jetzt bituminös befestigte, parallele Feldwege am nördlichen und südlichen Dammfuss der Nordumgehung zwischen der B 13 und dem Feldweg Fl. Nr. 1196 (Bau-km 0+092 und Bau-km 0+764) zur besseren Erschließung der anliegenden Grundstücke vor. Die beidseitig der Nordumgehung anliegenden Flurstücke sind etwa im rechten Winkel zur Nordumgehung angeordnet. Ohne einen parallelen Wirtschaftsweg entlang der Nordumgehung müssten diese Flurstücke aber jeweils in der ganzen Länge gequert werden, um vom Erschließungsweg das gegenüber liegende Grundstücksende erreichen zu können.

Den im Verfahren von Verfahrensbeteiligten erhobenen Forderungen nach Herstellung von zusätzlichen höhenfreien Querungen von Feldwegen (z. B. Feldweg Fl. Nr. 1553, Gemarkung Etting bei Bau-km 5+180, Feldweg Fl. Nr. 1553, Gemarkung Etting bei Bau-km 5+425) kann im Übrigen nicht nachgekommen werden. Dies gilt auch für den geforderten Ersatz der in der Planung vorgesehenen Wendeanlagen nördlich und südlich der Nordumgehung (Bau-km 1+645, Bau-km 1+842, Bau-km 2+050, Bau-km 2+540, Bau-km 4+560, Bau-km 4+775, Bau-km 4+938) durch die Herstellung weiterer paralleler Anwandwege und höhengleicher Überfahrten an der Nordumgehung.

Die zu erwartenden Verkehrszahlen auf der Nordumgehung rechtfertigen nicht die erheblichen Investitionskosten für einen höhenfreien Ausbau aller kreuzenden Feldwege mit Über- oder Unterführungen. Der Bau von Unterführungen würde weiteren Grundbedarf wegen der Notwendigkeit geböschter Einschnitte, hohe Baukosten wegen der notwendigen massiven Trogkonstruktionen bei Grundwasserhochstand und hohe laufende Unterhaltungskosten für die Pumpstationen erforderlich machen. Zudem wären bei jeder Unterführung eines querenden Weges erhebliche, aus wirtschaftlicher Sicht problematische Eingriffe in den Karst notwendig. Wegen der teilweise fehlenden Vorflut wäre zudem eine Versickerung des abgepumpten Wassers mit den daraus gegebenenfalls verbundenen Gefahren für das Grundwasser erforderlich. Überführungen wären ebenfalls durch den Bau von Brückenbauwerken sehr kostenintensiv und würden ebenfalls wegen der zu erstellenden Rampen und der Anbindung der Wege durch einen Parallelweg zu einem weiteren erheblichen Flächenverlust führen.

Für eine verkehrssichere und angemessene beidseitige Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke erscheint uns dies auch nicht weiter erforderlich. Angemessene Quermöglichkeiten sind mit der Anbindung des landwirtschaftlichen Feldweges bei Bau-km 1+195, mit dem Lippertshofener Weg bei Bau-km 2+215, der Kreisstraße El 10 bei Bau-km 2+840, dem Rackertshofener Weg bei Bau-km 3+750, der Anbindungen landwirtschaftlicher Feldwege (Bau-km 4+347, Bau-km 5+180) und

dem Anschließen der Nordumgehung an die St 2335 bei Bau-km 6+030 und der El 18 bei Bau-km 7+306 vorhanden. Die geplante Überführung des Rackertshofener Weges (Bau-km 3+750) und die Unterführung eines Wirtschaftsweges (Bau-km 2+215) im Zuge der Nordumgehung sind wegen der hohen Bedeutung des Rackertshofener Weges als Gemeindeverbindungsstraße zwischen Gaimersheim und Lippertshofen und des Wirtschaftsweges als wichtige Ausflugs- und Radverkehrsverbindung notwendig. Ausreichende Verbindungswege zwischen den Querungsmöglichkeiten nördlich und südlich der Nordumgehung sind vorhanden. Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist es zudem notwendig, die Nordumgehung soweit wie möglich vom landwirtschaftlichen Verkehr frei zu halten sowie Querungen der Nordumgehung im Zuge von landwirtschaftlichen Feldwegen auf einzelne Wege zu beschränken. Es besteht auch kein Anspruch auf die unveränderte Beibehaltung einer günstigen Verkehrsverbindung. Entstehende Umwege sind insofern hinzunehmen und gegebenenfalls nach den maßgebenden Entschädigungsrichtlinien für Landwirtschaft auszugleichen (C.2.5.1.2.3). Die weitere Herstellung von Anwandwegen würde auch einen höheren Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche bewirken. Die vorgesehenen Wendeanlagen bieten eine flächensparende Lösung und sind dabei so dimensioniert, dass sie auch von Lkws mit Dreiaxanhängern für den Zuckerrübentransport genutzt werden können. Wir haben unter A.3.6.5 dieses Beschlusses den Vorhabensträgern aufgegeben, die vorgesehenen Wendeanlagen bituminös zu befestigen, um einen sicheren Rangierbetrieb für schwere Lkw's auch bei schlechterem Wetter zu ermöglichen.

Die Forderungen von Einwendungsführern nach weiteren direkten höhengleichen Anbindungen und Querungsmöglichkeiten für landwirtschaftliche Fahrzeuge bei Bau-km 5+425 und zwischen der St 2335 und der El 18 im Bereich des Adlmannsberges (z. B. Bau-km 6+920, Bau-km 7+306) weisen wir zurück. Auch hier gilt unter Verweis auf das zuvor gesagte, dass die Querungen der Nordumgehung im Zuge von landwirtschaftlichen Feldwegen aus Gründen der Verkehrssicherheit auf einzelne Wege in größeren Abständen zu beschränken sind. Die im Umfeld des Adlmannsberges zur Verfügung stehenden Querungen im Zuge der St 2335 und weiter östlich im Zuge des Anschlusses der Kreisstraße 18 stellen eine ausreichende und angemessene Erschließung dar. Insbesondere die Erreichbarkeit der teilweise durch das Bauvorhaben in Anspruch genommenen Grundstücke Fl. Nr. 815, 821 und 822, jeweils Gemarkung Etting, ist damit sichergestellt. Der entstehende Umweg von insgesamt ca. 1600 m in westlicher bzw. ca. 800 m in östlicher Richtung ist unter diesen Gesichtspunkten hinzunehmen bzw. zu entschädigen (C.2.5.1.2.3). Als Ersatz für den durch die Nordumfahrung unterbrochenen Weg auf Fl. Nr. 1553 der Gemarkung Etting kann die Nordumfahrung ca. 230 m weiter westlich im Zuge des Feldweges Fl. Nr. 1513 der Gemarkung Etting höhengleich gequert werden (Bau-km 5+180). Der entstehende Umweg erscheint uns für das Grundstück Fl. Nr. 1670 der Gemarkung

Etting zumutbar.

Der Flächenverlust aus der Fl. Nr. 3972 der Gemarkung Gaimersheim (Bau-km 2+150) ist durch die Anbindung des straßenbegleitenden Feldweges auf der Südseite der Nordumgehung Gaimersheim an den trassenkreuzenden Feldweg Fl. Nr. 4000 der Gemarkung Gaimersheim bedingt. Der auf der Südseite der Nordumgehung Gaimersheim zwischen den die Straßentrasse kreuzenden Weganlagen (Fl. Nr. 3856/3, Bau-km 2+060 und Fl. Nr. 4000, Bau-km 2+240) befindliche Weg ist zur Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke erforderlich. Die Trassierung der Weganlage entspricht den geltenden Richtlinien. Die Anbindung erfolgt am südlichen Ende des Einschnittes im Zuge des Feldweges Fl. Nr. 4000, da andernfalls durch die Anbindung im Bereich des Einschnittes der Flächenverlust annähernd gleich, aber die Bewirtschaftung des Restgrundstücks eher verschlechtert werden würde. Zudem würden die Einschnittsflächen vergrößert und damit der Aufwand für die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers wesentlich erhöht.

Die Anregungen der Direktion für Ländliche Entwicklung, den Feldweg Fl. Nr. 4921 der Gemarkung Gaimersheim (Bau-km 2+840 - Bau-km 3+120) nach Süden an den Dammfuß der Nordumgehung zu verlegen, den östlichen Teil der Fl. Nr. 4920 als weitere Biotopfläche auszubilden und den das Biotop G 4 durchschneidenden Feldweg an den Ostrand der Ausgleichsfläche zu verlegen, halten wir gleichfalls für nicht geboten, weil bei der festgestellten Planung die örtlichen Heckenstrukturen weiter erhalten werden können.

An der bituminösen Befestigung des Feldweges im Bereich von Bau-km 3+360 - Bau-km 3+592 halten wir trotz der erhobenen Bedenken einer gesteigerten Attraktivität für Radfahrer fest. Sie entspricht den geltenden Richtlinien und verfolgt das Ziel, die Nordumgehung vom „landwirtschaftlichen Verkehr“ freizuhalten und als Ausgleich ein leistungsfähiges Wegenetz zur Verfügung zu stellen. Die bituminöse Befestigung der Anwandwege stellt aus unserer Sicht auch keine wesentliche Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs durch Radfahrer dar. Insbesondere weisen wir daraufhin, dass alle Verkehrsteilnehmer bei der Straßenbenutzung zur Vorsicht und gegenseitigen Rücksichtnahme verpflichtet sind (§ 1 StVO).

Etwaige Verschmutzungen der Trasse durch den landwirtschaftlichen Verkehr lassen sich nicht völlig ausschließen, können aber durch die geplanten Abstände der Kreuzungen mit den Parallelwegen so weit wie möglich reduziert werden. Darüber hinaus ist nach Art. 16 BayStrWG derjenige, welcher die Straße über das übliche Maß hinaus verunreinigt, zur unverzüglichen Beseitigung der Verunreinigung verpflichtet. Andererseits müssen die Verkehrsteilnehmer auch mit solchen negativen Begleiterscheinungen wie Straßenverschmutzungen in einer ländlichen Gegend rechnen.

Die Einwendung gegen eine zukünftige intensive Nutzung des Wirtschaftsweges Fl. Nr. 856 der Gemarkung Etting durch die künftige Anbindung des Rosslaufweges (Weganlage auf der Südseite der Nordumgehung Gaimersheim zwischen der St 2335 (Bau-km 6+030) und der Kreisstraße El 18 (Bau-km 7+306)) für den landwirtschaftlichen Verkehr wird zurückgewiesen. Das Flurstück befindet sich laut Eintragung im Grundbuch nicht im Eigentum des Einwendungsführers, sondern im Eigentum der Stadt Ingolstadt und ist gemäß Widmungsverzeichnis Blatt 79 der Stadt Ingolstadt als „öffentlicher Feldweg“ gewidmet. Eine Nutzung des Weges durch andere Verkehrsteilnehmer ist im Rahmen des entsprechenden Gemeindegebrauchs damit zulässig.

2.4.3.5 Sonstiges

Die von der Gemeinde Hepberg und von der Gemeinde Lenting im Verfahren erhobenen Forderungen nach Ausdehnung des Planfeststellungsbereiches bis einschließlich der Ostumgehung Etting zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit an der Kreuzung der St 2335/St2229 und einer Erhöhung der Sicherheit des Querverkehrs durch eine höhenfreie Anbindung, nach Maßnahmen zur Entlastung des innerörtlichen Verkehrs, nach Errichtung von Lärmschutzeinrichtungen entlang der St 2335 in den Gemeinden Hepberg und Lenting, nach Errichtung von Pendlerparkplätzen an der A 9 und einer zeitgleichen Fertigstellung der Ortsumgehung Lenting - Kösching müssen zurückgewiesen werden. Es wird von den Gemeinden verkannt, dass sich die betreffenden Bereiche weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches der Nordumgehung Gaimersheim befinden und damit nicht mehr Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens zur Beurteilung der Zulässigkeit eines einzelnen örtlich beschränkten Straßenbauprojektes sein können. Die Gemeinde Hepberg und die Gemeinde Lenting sind im rechtlichen Sinne nicht direkt durch das Bauvorhaben betroffen und eine Konfliktlösung ist in diesem Verfahren nicht veranlasst. Die Forderungen richten sich zudem an einen anderen Straßenbaulastträger und können den Vorhabensträgern für die Nordumgehung Gaimersheim von uns nicht auferlegt werden. Wir weisen aber darauf hin, dass das Planfeststellungsverfahren für die St 2335 Umfahrung Lenting - Kösching inzwischen am 24.09.2004 eingeleitet worden ist.

2.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der

Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

Der Bau der Nordumgehung Gaimersheim entlastet die Anwohner in der Gemeinde Gaimersheim und dem Stadtteil Etting von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

2.4.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

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

2.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Auch das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung vom 28.05.1993 hat die Trassenwahl unter diesem Gesichtspunkt bestätigt.

Die im Verfahren von der Gemeinde Wettstetten geforderte Verschiebung der Trasse nach Süden, um die Lärmbelastung für die Anwohnerschaft der Gemeinde Wettstetten, insbesondere der Baugebiete „Am Fort“ bzw. am geplanten Baugebiet „Am Feuergalgen“, weiter zu reduzieren, ist aufgrund der unter C.2.4.3.1 angeführten Erwägungen und aus Gründen des Lärmschutzes nicht geboten. Eine Verschiebung der Trasse würde jeweils höhere Belastungen der anderen Siedlungsbereiche

mit sich bringen. Aufgrund des großen Abstandes der Trasse zu den nächst gelegenen Wohnanwesen werden die maßgebenden Schallgrenzwerte der 16. BImSchV an den betroffenen Anwesen unterschritten.

Dies gilt ebenso für die im Verfahren aus Lärmschutzgründen geforderte deutliche Absenkung der Gradienten der Nordumgehung. Eine Begünstigung der Lärmentwicklung durch die Dammlage der Straße können wir nicht erkennen, da der Streckenabschnitt westlich von Wettstetten zum einen teilweise im Einschnitt geführt wird. Zum anderen ist die erhöhte Lage der Trasse im Bereich der Güßgrabensenke notwendig, um die Straßenanlage über ein Regen- und Rückhaltebecken in den Güßgraben zu entwässern. Eine tiefere Lage der Gradienten muss auch wegen den unter C.2.4.3.2 erläuterten Gründen zum Schutz des Grundwassers abgelehnt werden.

Das Trennungsgebot des § 50 BImSchG bedeutet im Übrigen nicht, dass eine Straßenbaumaßnahme insgesamt unterbleiben muss, wenn sie ohne schädliche Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft nicht gebaut werden kann. Das Optimierungsgebot beinhaltet vielmehr eine Abwägung zwischen den durch § 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere der Wohnruhe der Straßenanlieger, und den entgegenstehenden Belangen, insbesondere dem Interesse an einer leistungsfähigen Verkehrsanbindung und einer Beschränkung der Kosten für den Straßenbau. § 50 BImSchG bedeutet keinen absoluten Planungsleitsatz dergestalt, dass dem Immissionsschutz der zwingende Vorrang vor allen anderen Belangen einzuräumen wäre und er nicht durch Abwägung überwunden werden könnte.

2.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

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

Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch rechtlich verbindlich.

2.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche tägliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden von Vorhabensträgern mit durch ein aktualisiertes Verkehrsmodell ermittelten Verkehrsbelastungen auf der Basis von werktäglichen Verkehrszählungen 1999/2000 berechnet. Für Lärmberechnungen ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) zu berücksichtigen. Der laut aktualisierten Verkehrsmodell ermittelte DTV liegt deutlich unter dem für die Lärmberechnung verwendeten Werten (rd. 30 %, Nachuntersuchung Mai 2002).

Die Prognose des Büros GEVAS Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH, München, vom Oktober 2000, ergibt zwischen der B 13 Ostumgehung Eitensheim und der Kreisstraße EI 10 eine Verkehrsmenge in Höhe von ca. 8.200 Kfz/24h, zwischen der EI 10 und der St 2335 ca. 10.900 Kfz/24h und zwischen der St 2335 und der Ostumgehung Etting ca. 8.900 Kfz/24h für das Jahr 2015. Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Eine Anpassung auf das Prognosejahr 2020 erscheint uns nicht erforderlich, da die verkehrlichen Nachuntersuchungen ergeben haben, dass die für die Lärmberechnung

zugrunde gelegten Verkehrszahlen ausreichend hoch bemessen sind.

Die von verschiedener Seite geäußerten Zweifel an der Prognose der Verkehrslärmbelastung wegen nicht berücksichtigter weiterer Verkehrsentwicklungen können wir nicht teilen. Alle maßgebenden Einflüsse des Planungs- und Netzzusammenhanges im Prognosezeitraum sind berücksichtigt. Zum einen wurde überprüft, welche Verkehrsauswirkungen durch den Wegfall des Linkseinbiegers von der St 2335 in die Ostumgehung Etting und die Umleitung des Verkehrs in Richtung A 9 bzw. Hepberg über die Nordumgehung bzw. die EI 18 auf die Nordumgehung Gaimersheim entstehen (Nachuntersuchung vom Januar 2002). Danach ist von einer Steigerung des Verkehrsaufkommens zwischen der St 2335 und der Ostumgehung Etting auf eine Höhe von ca. 11.100 Kfz/24h auszugehen. Wie unter C.2.2 dargestellt, sind deshalb an den Straßenknoten „Nordumgehung Gaimersheim - Kreisstraße EI 18“ und Nordumgehung Gaimersheim - Ostumgehung Etting“ wegen der Verkehrsverlagerungen Lichtsignalanlagen erforderlich. Nach der diese Auswirkungen berücksichtigenden Neuberechnung der Lärmimmissionen kommt es zwar zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen im Neubaugebiet in Etting um 0,1 bis 0,2 dB(A) und am Adlmannsberg um bis zu 0,5 dB(A), doch werden auch dabei die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV weiterhin nicht überschritten. Im Bereich „Am Fort“ führen die gestiegenen Verkehrszahlen zu keiner Änderung der Immissionspegel.

Zum anderen wurden, um wegen der besonderen Lage der Nordumgehung Gaimersheim am Rande des Ingolstädter Verkehrsmodells die Entstehung weiträumiger Einflüsse und die Anteile am großräumigen und regionalen Verkehr differenziert zu untersuchen, auf der Bundesstraße B 13 und der Kreisstraße EI 5 auch die Verkehrszusammensetzung überprüft (Verkehrsuntersuchung vom Mai 2002). Danach ist der Anteil des Durchgangsverkehrs ohne Bezug auf die Region 10 mit 2% bzw. 3% als sehr niedrig einzustufen. Der Neubau der Nordumgehung hat für den überregionalen Verkehr keine wesentliche Bedeutung (vgl. C.2.3.3.3).

Ferner zeigt ein Vergleich der Prognose vom Oktober 2000 mit der Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Autobahnanschlusses Lenting-Ost und noch möglicher Wirkungen des Gewerbegebietes Interpark auf den Planfall Nordumgehung 2015 (Nachuntersuchung vom Mai 2004) mittels einer aktuelleren Datenbasis und einem differenzierteren Verkehrserzeugungs- und -verteilungsmodell deutlich, dass mit den der Planfeststellung zugrunde liegenden Berechnungen auf der sicheren Seite liegende Vorhersagen des zu erwartenden Verkehrsaufkommens getroffen worden sind, welche auch diese Entwicklungen abzudecken vermögen. Die Nordumgehung Gaimersheim weist in der Prognose vom Oktober 2000 gleiche oder höhere Verkehrsbelastungen auf als nach der aktuellen Untersuchung. Eine Überarbeitung der Verkehrslärmberechnung war somit nicht veranlasst.

Die bei der Lärmberechnung angesetzten Anteile des Schwerverkehrs erscheinen uns dabei mit einem Lkw-Anteil von 20 % tags und mit 10 % nachts nicht als zu niedrig bemessen. Die Verkehrsprognose vom Oktober 2000 geht dagegen nur von einem Schwerverkehrsanteil von 9 % tags und 8,5 % nachts aus.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus dem Einwand der Gemeinde Wettstetten, dass sich die Lärmprognosen als falsch herausstellen könnten, wenn es nicht mehr zu einem Bau der Südumgehung Gaimersheim kommen werde. Auf der sicheren Seite liegend und zu Gunsten der Betroffenen haben die Vorhabensträger bei der Lärmberechnung den Planfall Nordumgehung ohne Südumgehung, der für die Nordumgehung logischerweise die höchsten Verkehrswerte ergibt, für die Berechnung der Lärmimmissionen verwendet. Die landesplanerische Beurteilung vom 23.05.1993 beurteilt sowohl den Bau der Nord- wie auch der Südumgehung von Gaimersheim positiv und weist auf die Notwendigkeit beider Maßnahmen für eine größtmögliche Entlastung des Ortsteiles Etting der Stadt Ingolstadt und der Gemeinde Gaimersheim hin. Die Absicht der Verwirklichung der Südumgehung Gaimersheim ist bei der Stadt Ingolstadt und der Gemeinde Gaimersheim immer noch fest vorhanden (vgl. auch oben C.2.4.2.1).

Bei der Verkehrslärmberechnung wurden die Einflüsse der Gradientenlage der Trasse und die Höhenlage der betroffenen Wohngebiete in Wettstetten und am Adlmannsberg ebenfalls berücksichtigt.

Ferner wurde in der Lärmberechnung auch die Lärmsituation an der Kreisverkehrsanlage mit der St 2335 berücksichtigt. Von Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte ist nicht auszugehen.

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

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

Die Einwendungen aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt) gelegenen Gebieten, mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch in den jeweils an die Nordumgehung Gaimersheim angrenzenden Bereichen bzw. an diese anschließenden Straßen, wie et-

wa eine Verkehrszunahme auf der Ostumgehung Etting sowie den in West-Ost-Richtung verlaufenden Straßen St 2335 in Höhe der Gemeinde Hepberg und der Kreisstraße EI 18 im Bereich der Gemeinde Lenting, auswirken werde und zu einer Verschlechterung der dortigen Lärmsituation führe, können im Zusammenhang mit §§ 41 bis 43 BImSchG nicht berücksichtigt werden, denn diese beschränken die Lärmvorsorge auf den Bau oder die wesentliche Änderung des Planfeststellungsabschnittes bzw. auf den Bereich, in dem sich die bauliche Änderung auswirkt. Negative Auswirkungen wie eine allgemeine Verkehrszunahme auf anderen Straßenabschnitten und eine damit verursachte Verschlechterung der dortigen Lärmsituation gehören nicht zu den durch den Bau der Nordumgehung zu bewältigenden Lärmproblemen. Diese Auswirkungen sind gegebenenfalls durch die zuständigen Straßenbaulastträger zu bewältigen. Zum anderen ist davon auszugehen, dass nach der Verkehrsuntersuchung nur auf der Kreisstraße EI 18 im Bereich Lenting mit einer Verkehrszunahme durch den Bau der Nordumgehung Gaimersheim zu rechnen ist.

Gemäß A.3.5.1 dieses Beschlusses haben wir die Vorhabensträger verpflichtet, für die Straßenoberfläche einen lärmindernden Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

2.4.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG.

Der Neubau der Nordumgehung Gaimersheim liegt in ca. 140 bis 200 m Entfernung von den nächstgelegenen bestehenden Wohngebieten und Einzelanwesen. Aufgrund des großen Abstandes der nächstgelegenen Wohnanwesen ergeben sich nach der schalltechnischen Untersuchung keine Überschreitungen der maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV. Die Festsetzung aktiver oder passiver Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte ist damit nicht erforderlich. Dabei wird aber nicht verkannt, dass es stellenweise zu einer Erhöhung der Lärmbelastungen kommen wird und die Grenzwerte teilweise nur knapp eingehalten werden (untersuchte Anwesen im Gemeindegebiet „Am Fort“, Unterschreitung um ca. 1dB(A)).

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat das Ergebnis der vorgenommenen schalltechnischen Untersuchung bestätigt. Wir sehen keinen Anlass für eine andere Beurteilung.

Eine Nichtberücksichtigung der Lärmvorbelastungen durch die ICE-Trasse ist nicht zu beanstanden. Die 16. BImSchV soll zum Schutze der Nachbarschaft vor schädlichen Lärmeinwirkungen von Straßen- und Schienenwegen sicherstellen, dass die dort genannten Grenzwerte nicht überschritten werden. Dabei ist nach dem Gesetz aber jeder Verkehrsweg für sich gesondert zu betrachten.

Die vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz geforderte Gesamtlärbetrachtung für den Kreuzungsbereich der planfestgestellten Nordumgehung mit der St 2335 zwischen den Ortschaften Wettstetten und Etting und die Anordnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich muss abgelehnt werden. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat bestätigt, dass die Immissionsgrenzwerte bei dem geplanten Allgemeinen Wohngebiet „Am Wettstetter Weg – Am Güßgraben“ bei einer getrennten Betrachtung des Straßenneubaus (Nordumfahrung und Kreisverkehrsplatz) und des Bereiches mit einem erheblichen baulichen Eingriff in die bestehende Straßenführung der St 2335 für die Beurteilungspegel nur aus dem Straßenneubau eingehalten und die Beurteilungspegel nur aus dem Straßenausbau wegen Verkehrsverlagerungen eine Pegelminderung ergeben, so dass hier kein Anspruch auf Lärmvorsorge gegeben ist. Die angesprochene Wohnbebauung liegt dagegen weit außerhalb des planungsrechtlich zu berücksichtigenden Einflussbereichs des Bauvorhabens. Ein eventuell notwendiger Schallschutz für das Allgemeine Wohngebiet „Am Güßgraben“ wegen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte am äußersten Nord-Westrand durch die bestehende St 2335 ist damit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und ggf. im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung mit der Festsetzung von entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen nach § 9 Abs.1 Nr. 24 BauGB zu lösen. Bei getrennter Betrachtungsweise werden an den von der St 2335 weiter entfernten Wohnbereichen „Am Fort“ die Grenzwerte ebenfalls, wenn auch teilweise nur knapp (Unterschreitung um ca. 1dB(A)), eingehalten. Die Forderung nach Berücksichtigung des Gesamtsummenpegels von Verkehrswegen beim Lärmschutz wegen einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte durch die Überlagerung der Verkehrsgeräusche aus der Nordumgehung und der St 2335 führt zu keinem anderen Ergebnis. Für die Berechnung der Lärmschutzansprüche gem. der 16. BImSchV sind keine Summenpegel zu bilden. Eine Summation der Lärmbelastung sieht die 16. BImSchV nicht vor. Jedoch können gem. der Rechtsprechung des BVerwG die Summenpegel aus mehreren Verkehrswegen dann nicht völlig unberücksichtigt bleiben, wenn sie zu einer Gesundheitsgefährdung führen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl. 1996, S. 916). Demnach dürfen der bereits vorhandene Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt, da es die dem Staat obliegende grundrechtliche Schutzpflicht gebietet, sich in einem solchen Fall schützend vor den Einzelnen zu stellen. Das Bundesverwaltungsgericht hat jedoch offengelassen, wo die Grenzen der Gesundheitsgefährdung liegen. Die Gesamtlärbetrachtung des Wohngebietes „Am Fort“ der Gemeinde Wettstetten liegt hier aber bei den Betroffenen deutlich unter der laut bisheriger Rechtsprechung als kritisch angesehenen Höhe von 75 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht.

Entschädigungspflichtige Überschreitungen von Lärmwerten für den Außenwohnbe-

reich wurden ebenfalls untersucht und sind in keinem Fall gegeben.

Die Anordnung von Lärmvorsorgemaßnahmen zum Schutz der freien Landschaft als Erholungsgebiet ist abzulehnen, da in der 16. BImSchV der Schutz von Erholungsgebieten nicht vorgesehen ist. Der Außenbereich hat zwar neben einer land- und forstwirtschaftlichen Funktion auch erhebliche Bedeutung für die Befriedigung des Erholungsbedürfnisses in der freien Natur, doch stellt der Außenbereich kein schutzbedürftiges Gebiet im Sinne der 16. BImSchV dar. § 43 Abs. 1 BImSchG, auf dem die 16. BImSchV beruht, stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Dabei handelt es sich um einen konkretisierbaren Personenkreis, der sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Einwirkungsbereich der zu bauenden Straße aufhält. Der Personenkreis, der den Außenbereich zur Erholung nutzt, ist nicht bestimmt genug, um den Begriff der Nachbarschaft zu erfüllen.

2.4.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Die Schadstoffbelastungssituation im Umfeld der geplanten Nordumgehung Gaimersheim wird unabhängig von der Baumaßnahme weiterhin von der Höhe der lokalen Schadstoffvorbelastung dominiert. Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 22. BImSchV, der 23. BImSchV oder der EU-Richtlinien 1999/30/EG und 2000/69/EG bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 an den nächst-gelegenen Anwesen überschreiten, sind nach der Untersuchung des Büros Obermeyer zur Schadstoffbelastung durch die Nordumgehung Gaimersheim vom 28.09.2002 und der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz aufgrund des großen Abstandes der Straße zur nächsten Bebauung nicht zu erwarten.

2.4.4.3 Bodenschutz

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

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

2.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.4.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen. Wir lassen hier aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen die Ausnahme vom Verbot des Art. 13d BayNatSchG für die Überbauung/Beseitigung der im LBP angegebenen Biotope zu. Ebenso können für die Beseitigung von Hecken gemäß Art. 13e BayNatSchG nach Art. 49 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls und mangels Alternativen Befreiung erteilt werden. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung.

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Diese Belange werden konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG und §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze 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 den Planunterlagen 11.1 und 11.3 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 Belangen des Naturschutzes steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in diesem Beschluss und im Textteil der Unterlage 11.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten.

ten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.4.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.4.5.2.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist, auszugleichen.

Gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG (geänderte Regelung jetzt in § 19 Abs. 3 BNatSchG) ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Werden als Folge eines Eingriffs Biotop zerstört, die für dort wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn für den Eingriff sprechende Gründe des Gemeinwohls besonders schwer wiegen. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so können nach Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG Ersatzmaßnahmen verlangt werden.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG bzw. BayNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

2.4.5.2.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissen-

schaftlichen 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.

Nach Art. 6a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Ausführungsvariante).

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Zum Schutz von Vegetationsbeständen und Tieren vor baubedingten Beeinträchtigungen sind in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 11.1) folgende Schutz- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen:

- die Linienführung unter Berücksichtigung der gegebenen Geländemorphologie und des vorhandenen Nutzungsmusters (Zuschnitt landwirtschaftlicher Grundstücke) zur besseren Eingliederung des Trassenbandes in den Landschaftsraum bei Minimierung des Flächenverbrauchs
- die Trassierung eines Teilabschnittes zwischen Etting und Wettstetten (Bau-km 5+400 bis 5+700) in leichter Einschnittslage zur besseren Eingliederung des Trassenbandes in das Landschaftsbild (Minimierung der Riegelwirkung, Lärm- und Sichtschutz gegenüber bebauten Bereichen)
- die Trassierung in Teilabschnitten auf/direkt neben vorhandenen Flurwegen zur Vermeidung von Neuzerschneidungen der landwirtschaftlichen Flur, Trassenverschiebungen zur Minimierung der Eingriffe in vorhandene Biotopbestände, die Ausbildung des Überführungsbauwerkes des Rackertshofener Weges über die Nordumgehung Gaimersheim als Dreifeldbauwerk (Bau-km 3+750),
- die Ausstattung der in Dammlage geführte Trasse der Nordumgehung Gaimersheim an drei topografisch vorgegebenen Geländerinnen mit mehreren parallel liegenden Rohrdurchlässen zur Ableitung der auf den geneigten Oberflächen des Untersuchungsgebietes anfallenden Hangwässer, die Querung des Güßgrabens (Bau-km 5+975) entsprechend der bestehenden Querung im Zuge der St 2335 mit einem Rohrdurchlass DN1200
- die Sammlung und Einleitung des anfallenden Oberflächenwassers in Regenrückhaltebecken mit gedrosseltem Abfluss in die Vorfluter,
- die Umzäunung von trassennahen Vegetationsbeständen zum Schutz vor bau-

bedingten Beeinträchtigungen (Güßgrabenquerung; Biotopkomplex Adlmannsberg, Heckenbiotope nördlich Gaimersheim und südlich Wettstetten)

- die Errichtung von Amphibienleiteinrichtungen und -durchlässen im Bereich des Biotopkomplexes am Adlmannsberg zur Vermeidung von betriebs- und anlagenbedingten Beeinträchtigungen von wandernden Amphibienarten

2.4.5.2.3 Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Aufgrund der geringen Biotopausstattung des Untersuchungsgebietes besitzen die vorhandenen Biotopstrukturen eine lokal hohe Wertigkeit für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Wie in den Unterlagen 11.1 und 11.3 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Bodenversiegelung durch die Trasse und Nebenanlagen auf einer Fläche von 9,9 ha (KV, Bau-km 0+000 bis Bau-km 7+493)
- Versiegelung landwirtschaftlich genutzter Flächen (5,7 ha), Überformung der Eigenart des Landschaftsraumes mit starker Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die exponierte Lage der Trasse und notwendiger Anschluss-/Kreuzungsbauwerke und Störung historischer Straßenverbindungen, Teilverlust biotopkartierter Gehölzbestände (B40.01-Hecke, 1.300 m²) und mittelbare Beeinträchtigung (910 m²) sowie Funktionsverluste infolge Verkleinerung (150 m²), bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen in Zone III B der Wasserschutzgebiete „Am Augraben“ und „Am Krautbuckel“ (K 1, offene Ackeranlagen nördlich Gaimersheim, Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+570)
- Versiegelung und Überbauung von landwirtschaftlich genutzter Fläche auf ökologisch wertvollen Standorten (3.390 m²), Unterbrechung von naturräumlichen Zusammenhängen/Störung von Lebensraumbeziehungen (z. B. Zerschneidung von Amphibienwanderwegen), bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Güßgrabens und der trassennahen floristisch (13d-Flächen) und faunistisch (Amphibien, Vögel, Tagfalter) wertvollen Biotopbestände am Adlmannsberg (Gehölz-, Feucht- und Trockenbiotope, 1,04 ha), Überbauung (3.130 m²) und Funktionsverlust (1.060 m²) biotopkartierter Gehölzbestände (B43.18) und Überformung der Eigenart des Landschaftsraumes mit Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen in Zone III B der Wasserschutzgebiete „Am Augraben“ und „Am Krautbuckel“ (K 2, im Bereich der Güßgrabenniederung/Adlmannsberg, Bau-km 4+570 bis Bau-km 7+493)

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 19 Abs. 2 Satz 1 1Alt. BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom

01.09.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Die bayerische Regelung ist noch nicht an die geänderte bundesrechtliche Regelung (§ 19 Abs. 3 BNatSchG) angepasst. Es wird aber auch künftig der Ausgleich Vorrang haben.

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6a Abs. 2 Bay-NatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Bei dieser ist zu beachten, dass Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen "besonders schwerwiegende Gründe des Gemeinwohls" für die Zulässigkeit des Vorhabens verlangt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die bau-, anlage- und betriebsbedingten 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. Hier steht einer beeinträchtigten Flächenbilanz von 11,10 ha ein Ausgleichsbedarf von 3,90 ha gegenüber. Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein. Der Ausgleich hat Vorrang.

Aus den standörtlichen Gegebenheiten, der Realnutzung sowie den für die Stadt Ingolstadt und den Markt Gaimersheim vorliegenden Landschaftsplan auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung und den dafür entsprechenden übergeordneten Planungszielen sind folgende Leitbilder für das Konzept der landschaftspflegerischen Maßnahmen aufgestellt worden:

- Erhalt der hohen Wertigkeit der landwirtschaftlichen Produktionsflächen (hohe Ertragsfähigkeit der Böden, große zusammenhängende Flächen).

- Erhalt und Aufwertung der wenigen, vorhandenen Reststrukturen bzw. Anreicherung der ausgeräumten Landschaft mit naturnahen Elementen.
- Verbesserung/Förderung der Fließgewässer Güßgraben, Zell-Augraben und Manterinbach sowie deren Auen zur Schaffung standorttypischer Lebensräume für Tiere und Pflanzen und Stärkung linearer Verbundachsen, zur Sicherung wertvoller Aueböden, zum Schutz des Grundwassers vor Schadstoff-/Nähstoffeintrag in Gewässer und zur Sicherung ausreichender Grundwasserneubildung.
- Verdeutlichung der landschaftstypischen Strukturen.
- Berücksichtigung der sensiblen Topographie im Übergang vom Donautal zum Jura bei der Feintrassierung des technischen Bauwerks.
- Erhalt und Entwicklung der Süd-Nord orientierten Heckenelemente als typische Reststrukturen.
- Schutz und ggf. Entwicklung der verbleibenden Heckenstandorte bei Wettstetten/Adlmannsberg.

Die in der Bauleitplanung der Stadt Ingolstadt zur Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet vorgeschlagenen Gebiete „Jura-Anstieg nördlich von Etting“ und „Güß- und Retzgraben“ sind in der landschaftspflegerischen Begleitplanung in ihrer besonderen Wertigkeit als naturnaher Lebensraum für Pflanzen und Tiere sowie bedeutender Naherholungsraum berücksichtigt worden.

Um eine möglichst hohe Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen für den Naturschutz zu erreichen, sind diese als möglichst groß zusammenhängende Bereiche konzipiert.

Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind dabei vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme zur Strukturanreicherung der Landschaft nördlich Gaimersheim und aus Gründen des Boden- und Wasserschutzes durch Pflanzung eines Feldgehölzes auf einem topographisch bedeutsamen Standort. Im Bereich „Schellenbuck“ betont dieses Feldgehölz gleichzeitig einen topographischen Hochpunkt innerhalb der ausgeräumten Feldflur (A 1 mit 1,60 ha)
- Ausgleichsmaßnahme zur weiteren Stärkung des Naturhaushaltes durch Schaffung feuchtgeprägter Lebensräume durch Aufwertung der Güßgrabenniederung, Grundwasserschutz durch Grünlandextensivierung (Feuchtwiesen mit Gehölzgruppen) sowie der Rückbau durchgeführter Geländeauffüllungen in der Güßgrabenniederung (A 2 mit 2,39 ha).

Die Ausgleichsmaßnahme am Güßgraben (A 2) dient dabei auch der Verbesserung und Aufwertung der vorhandenen Lebensraumverhältnisse der in diesem Gebiet

vorkommenden Vogelarten.

Die Ausweisung der Ausgleichsfläche beidseits der Straße unterliegt keinen Bedenken, da dadurch auch eine wirksame Funktion der Flächen zur Eingliederung der Straßentrasse in das Landschaftsbild erreicht wird und die Ausgleichsfunktionen sowohl nördlich als auch südlich der Nordumgehung wirksam werden können. Bei der Realisierung der der Ausgleichsfläche vorgelagerten Gestaltungsmaßnahme G 3 werden die Krautsäume ausreichend breit ausgebildet, um Beeinträchtigungen durch Vogelschlag so weit wie möglich zu minimieren.

Als Ausgleich für die nicht quantifizierbaren (funktionalen) und nachhaltigen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch anlagenbedingte Eingriffe sind trassen-nahe Gestaltungsmaßnahmen (G 1 - G 11) vornehmlich in den erheblich beeinträchtigten Bereichen querender Bauwerke (Kreisverkehr EI 10, Überführung Rackertshofener Weg) vorgesehen, die im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 11.1) und in den Maßnahmeplänen (Unterlage 11.4) im Einzelnen dargestellt sind und die diese Eingriffe in ihrer Wirkung auf das Landschaftsbild ebenfalls im vom Eingriff betroffenen Landschaftsbildraum weitestgehend kompensieren. Sie dienen damit in erster Linie der Einbindung der Nordumgehung in die Landschaft und somit insgesamt der Neugestaltung des Landschaftsbildes gemäß Art. 6a Bay-NatSchG. Die Gestaltungsmaßnahmen G 4 und G 6 beidseits der Straßentrassen (Kreisstraße EI 10, Nordumgehung) sind daher angemessen, weil eine wirksame Eingliederung der zu verlegenden Kreisstraße EI 10 und der Überführung des Rackertshofener Weges erreicht werden kann. Diese Maßnahmen bilden einen Schwerpunkt zur Neugestaltung des Landschaftsbildes.

Die Ausweisung von mehr Ausgleichsflächen auf dem Gemeindegebiet von Eitensheim halten wir nicht für erforderlich. Die kommunalen Gebietsgrenzen liegen der naturschutzfachlich gebotenen Ausweisung von Ausgleichsflächen nicht zugrunde. Maßgebend waren insofern die unterschiedlichen naturräumlichen Gegebenheiten und die Eignung der Flächen. Dies hat nebenbei den Vorteil, dass der Verlust landwirtschaftlicher Fläche auf dem Gemeindegebiet von Eitensheim, die durch den Bau der Umfahrung von Eitensheim im Zuge der B 13 bereits stark in Anspruch genommen wurde, reduziert werden kann. Auf lineare, ostwestgerichtete Gehölzpflanzungen im Trassenbereich von Eitensheim wurde verzichtet, um den Landschaftsraum offenzuhalten und die von Nord nach Süd verlaufenden Strukturen zu stärken. Dies vermeidet zudem eine ungewollte Hervorhebung der Straßentrasse im Gelände und minimiert die Gefahr für Verkehrsteilnehmer durch Vogelschlag.

Weitergehende Amphibienuntersuchungen halten wir nicht für erforderlich. Die Ableitung der geplanten Amphibienschutzmaßnahmen erfolgte auf der Grundlage der vorhandenen Erhebungsdaten der Artenschutzkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz im Einvernehmen mit den zuständigen Naturschutzbe-

hörden. Weitere Erhebungen wurden von diesen Behörden nicht gefordert.

Eine erhebliche Gefährdung von Wildtieren ist durch die Straßenbaumaßnahme nicht zu befürchten. Der betroffene Landschaftsraum bietet auch nach der Fertigstellung noch ausreichende Rückzugsmöglichkeiten für Wildtiere, da beidseits der Trasse noch große Landschaftsteile mit gleicher Lebensraumausstattung verbleiben.

Neue Belastungen der Natur (z. B. der Plattenkalksteinbrüche bei Eichstätt) durch die vorzunehmende Dammschüttung sind nicht zu befürchten. Die Vorhabensträger beabsichtigen, zur Schüttung der Dammanlagen nur im Umfeld der geplanten Straßenanlage anfallendes, überschüssiges und geeignetes Material zu verwenden.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 9.1 und 9.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

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

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.4 dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen werden.

2.4.6 Gewässerschutz

2.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. 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.

Die für den Ausbau des Gießgrabens erforderliche wasserrechtliche Planfeststellung bzw. Plangenehmigung nach § 31 Abs. 2 und Abs. 3 WHG, Art. 58 BayWG kann ebenfalls mit Zustimmung des Wasserwirtschaftsamtes Ingolstadt im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilt werden. Diese Feststellung ist zulässig, da bei Beachtung der Auflagen das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt und Rechte anderer nicht nachteilig betroffen werden.

2.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, 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. Zur Trasse fließendes Oberflächenwasser wird am Böschungsfuß über Rigolen versickert bzw. bei Oberflächenabfluss über Durchlässe in vorhandenen Geländesenken abgeleitet. Im östlichen Straßenabschnitt ist eine Versickerung der Straßenwässer aufgrund der bestehenden Grundwasserverhältnisse nicht möglich. Die in diesem Abschnitt anfallenden Straßenwässer werden ausreichend dimensionierten Absetz- und Rückhaltebecken zugeführt und gedrosselt an die örtliche Vorflut abgegeben. Diese Einleitungen sind gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nummern 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A.4.1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen.

Ferner konnten wir zur vorübergehenden Entnahme, Absenkung und Ableitung von oberflächennahem Grundwasser (§§ 2 Abs. 1 i. V. m. 3 Abs. 1 Nr. 6 WHG) im Baustellenbereich während der Bauausführung eine beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zur Bauwasserhaltung erteilen (A.4.1).

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 und 17 BayWG in der Form einer gehobenen und beschränkten Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.4.3 angeordneten Nebenbestimmungen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen und die Bauwasserhaltung, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörden am Landratsamt Eichstätt und der Stadt Ingolstadt haben ihr Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

Die Trasse der Nordumgehung Gaimersheim liegt im Bereich des Malmkarstes mit unterschiedlich mächtigen tertiären und quartären Überdeckungen. Der Karstuntergrund ist Grundwasserspeicher, aus welchen mehrere Wasserversorgungsunter-

nehmer ihr Trinkwasser beziehen. Im östlichen Abschnitt der Trasse wird das Einzugsgebiet des Brunnens „Am Augraben“ der Stadt Ingolstadt berührt. Vor allem im Einschnittsbereich der Umgehungsstraße zwischen Bau-km 5+400 und 5+700 wie an einigen Bauwerken ist mit Eingriffen in die vorhandenen Deckschichten oder den Karstuntergrund zu rechnen. Die vorgenommenen Untersuchungen zum Baugrund belegen eine ausreichend dicke und gering durchlässige Überdeckung, wobei in kritischen Bereichen (Bau-km 0,800 – 0,900, 1,150 – 1,250 und 5,900 – 6,000) die Juravorkommen durch weitere Sondierungen näher eingegrenzt werden. Der Bau der Straße erfolgt aus diesem Grund mit Ausnahme einer geringfügigen Einschnittslage zwischen Bau-km 5+315 und 5+700, in der gesamten Länge in Dammlage. Eine Minderung der Deckschichten über dem verkarsteten Jura wird somit vermieden. Der Schutz der Karstgrundwasserleiter ist durch den Bau nach RiStWag - Auflagen für Zone III B und die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter A.3.4 und A.4.3 sichergestellt, so dass dem Bauvorhaben nach der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Ingolstadt keine wasserwirtschaftlichen Belange entgegenstehen.

Wir halten technische Alternativen für die geplante Ableitung der zur Trasse fließenden und nicht am Böschungsfuß versickernden Oberflächenwässer über Durchlässe in Geländesenken zum Schutz des Wassereinzugsgebietes und die Wassergewinnungsanlage „Am Augraben“ für nicht erforderlich. Der Abfluss von Oberflächenwasser über Geländesenken mit hier vorhandenen und von der Straße gequerten „Trockengräben“ ist bei größeren Regenereignissen für die Ausläufer der Frankenalb charakteristisch. Die geplanten Entwässerungsmaßnahmen über entsprechend dimensionierte Durchlassgalerien sind durch die Vorhabensträger mit dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt abgestimmt worden. Dadurch wird gewährleistet, dass abfließendes Oberflächenwasser breitflächig abfließt. Soweit die Geländesenken flacher werden, versickert das Oberflächenwasser in der Regel im Untergrund.

Auch das ebenfalls in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt geplante Regenklär- und Rückhaltebecken (Bau-km 5+950) und dessen Ableitung in den Güßgraben begegnet trotz der im Bereich der Güßgrabenquerung nur geringmächtig vorhandenen Deckschichten des Malmkarstes aus Grundwasserschutzgründen keinen Bedenken. Das Oberflächenwasser wird zuerst gereinigt und später dosiert eingeleitet.

Die im Verfahren vom Wasserverband Straß- und Winkeläcker Lenting bemängelte gedrosselte Einleitung über ein Regenklär- und Rückhaltebecken (Bau-km 6+808) in den Zell-Augraben steht nach der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Ingolstadt im Einklang mit wasserfachlichen Grundsätzen und berücksichtigt bei der Bemessungsgröße für den Drosselabfluss die natürlichen örtlichen Verhältnisse. Der Zell-Augraben ist eine natürliche Vorflutrinne der großflächigen Geländeniederung

zwischen Adlmannsberg und dem „Höhenrücken Lentinger Weg“. Die landwirtschaftlichen Flächen entwässern zur Verbesserung ihrer Erträge über Drainageanlagen in diesen Gräben. Zu diesen gegebenenfalls abzuleitenden Wassermengen gehören auch bei Starkregenereignissen von den Geländeflächen abfließende Niederschläge, die der Planung am Adlmannsberg entsprechend durch die Straßenanlage aufgefangen und dann im nachgeordneten Regenklär- und Rückhaltebecken von Verunreinigungen zuerst geklärt und gespeichert und anschließend dosiert in den Zell-Augraben geleitet werden. In der dazwischen liegenden Entwässerungsleitung wird über Absturzschächte der Abfluss so geregelt, dass eine schadlose Ableitung über den Zell-Augraben gewährleistet ist. Dem Zell-Augraben fließt damit durch die Zurückhaltung von Niederschlagswasser im geplanten Regenklär- und Rückhaltebecken im Endeffekt nicht mehr Niederschlagswasser zu, als ohne die Straßenanlage aus dem Einzugsgebiet zufließen würde. Die Forderungen nach einer Versickerung des Niederschlagswassers in der Fl. Nr. 815 oder einem Ausbau des Zell-Augrabens werden daher zurückgewiesen. Im Bereich der südlichen Hanglage des Adlmannsberges tritt mehrfach ablaufendes Schichtwasser über Quellen aus. Diese Quellen werden gefasst und der Abfluss des austretenden Schichtwassers über Vorflutanschlüsse geregelt.

Der Forderung eines Einwendungsführers auf Verschiebung dieses Regenklär- und Rückhaltebeckens in Richtung der Start- und Landebahn des Segelfluggeländes wird zurückgewiesen. Der bei dieser Lage bestehende Höhenunterschied zwischen dem Regenklär- und Rückhaltebecken und dem Zell-Augraben ist zwingend erforderlich, um den Abfluss zum Zell-Augraben zu gewährleisten. Dieser erforderliche Höhenunterschied zum Zell-Augraben würde an der vorgeschlagenen Stelle fehlen.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt vorgeschlagene Nebenbestimmung auf Vorbehalt nachträglicher Auflagen brauchte in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden, weil dies schon in § 5 WHG gesetzlich geregelt ist.

2.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht 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 vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchti-

gungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichsflächen werden rund 30,19 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.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst (vgl. auch C.2.4.3.4).

Die Nebenbestimmung in A.3.6.4 in diesem Beschluss stellt sicher, dass vorübergehend benötigten, landwirtschaftlichen Flächen nach Baubeendigung wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand gebracht werden. Die Vorhabensträger haben zugesagt, dass die Rekultivierung der Flächen von einem landwirtschaftlichen Sachverständigen abgenommen werden wird.

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.

2.4.8 Denkmalschutz

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die Trasse der Ortsumgehung Gaimersheim in fast allen Bereichen sowohl nachgewiesene wie auch vermutete Bodendenkmäler durchschneidet, für die der Baumaßnahme wissenschaftliche Voruntersuchungen vorausgehen müssen, und hat der Baumaßnahme daher nur bedingt zugestimmt. Die für die Bauarbeiten erforderliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG kann trotz des Vorhandenseins eventueller Bodendenkmäler zugelassen werden. Ein Verzicht auf die Maßnahme ist aufgrund der Bedeutung des Bauvorhabens auch unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit der Bodendenkmäler nicht möglich. Auf die Darstellungen zur Erforderlichkeit der Baumaßnahme wird verwiesen (C.2.3). Maßnahmen wie eine weitere Minimierung des Ausbaustandards oder eine Verschiebung der Trasse sind ebenfalls nicht möglich (vgl. C.2.4.3) und würden auch nicht zu geringeren Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern führen. Das öffentliche Interesse an der Baumaßnahme überwiegt hier die Belange des Denkmalschutzes. Die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter A.3.1.5 und A.3.7 stellen aber sicher, dass die notwendigen wissenschaftlichen Voruntersuchungen nach Bodendenkmälern unter

fachlicher Leitung Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vor der Baumaßnahme durchgeführt werden können.

Zur Übernahme von Kosten für erforderliche archäologische Grabungs- und Sicherungsmaßnahmen bei der Auffindung von Bodendenkmälern, wie vom Bayer. Landesamt für Denkmalpflege gefordert, konnten wir die Vorhabensträger nicht verpflichten. Für eine derartige Auflage sieht das Bayerische DSchG und das sonstige Fachrecht keine Rechtsgrundlage für die Anordnung einer solchen Kostenfolge vor, die den Eigentümer eines Grundstücks, auf dem ein Bodendenkmal angetroffen wird, zur Tragung der Bergungskosten verpflichtet. Mit der allein in Betracht kommenden Bestimmung des Art. 8 Abs. 4 DSchG kann dem Eigentümer nur die Duldung der Ausgrabungsarbeiten auferlegt werden, was mit der Nebenbestimmung A.3.7.1 geschehen ist. Aus der Tatsache, dass Art. 12 DSchG die Ausgrabung von Bodendenkmälern dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege nicht ausdrücklich als Pflichtaufgabe auferlegt, kann nicht geschlossen werden, dass diese Pflicht dem Grundeigentümer oder dem Vorhabensträger im Planfeststellungsverfahren obliegt. Auch das Veranlasserprinzip als solches ist keine Rechtsgrundlage für Zahlungspflichten. Eine solche Kostenfolge lässt sich daraus nicht herleiten. Das Bayerische DSchG enthält keine ausdrückliche Bestimmung darüber, wonach dem Verursacher eines Eingriffs in ein Bodendenkmal die Grabungs- und Dokumentationskosten aufzuerlegen sind (vgl. VG München, Urteil vom 14.09.2000, Az. M 29 K 00.838, bestätigt durch BayVGh, Urteil vom 04.06.2003, Az. 26 B 00.3684, BayVBI 2004, 310). Das gleiche gilt für Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG, da diese Vorschrift keine Rechtsgrundlage für Lastenverschiebungen zwischen öffentlichen Haushalten ist. Wir können auch die Vorhabensträger in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht über Art. 22 Abs. 2 DSchG als Rechtsgrundlage zur Beteiligung an den Kosten verpflichten. Art. 22 Abs. 2 DSchG verpflichtet kommunale Gebietskörperschaften wie den Landkreis Eichstätt und die Stadt Ingolstadt, sich u. a. an den Kosten für Maßnahmen des Denkmalschutz und Denkmalpflege nach Art. 22 Abs. 1 DSchG zu beteiligen. Dabei handelt es sich jedoch lediglich um eine Aufgabenbeschreibung, die der Planfeststellungsbehörde keine Befugnis für belastende Einzelentscheidungen wie die Auferlegung der Ausgrabungskosten gibt. Das Denkmalschutzgesetz geht von einer grundsätzlichen Beteiligung kommunaler Gebietskörperschaften aus, ohne die Frage zu regeln, wer welche Kosten in welchem Umfang zu tragen hat. Der Landkreis Eichstätt und die Stadt Ingolstadt haben sich im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit an den Kosten für Maßnahmen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege nach Art. 22 Abs. 2 DSchG zu beteiligen. Eine Verpflichtung kann aber nicht in diesem Beschluss ausgesprochen werden.

2.4.9 Segelflugplatz

Die Nordumgehung Gaimersheim führt in einem geringen seitlichen Abstand nördlich des Segelfluggeländes Ingolstadt-Etting vorbei. Auf dem Fluggelände finden Starts und Landungen von Motorflugzeugen, Motorseglern und Luftsportgeräten, Flugzeugschleppstarts, Landungen von Segelflugzeugen und Windenstarts statt. Nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr vom 26.06.1969 und den Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen vom 19.01.1982 müssen gegenseitige Behinderungen und Gefährdungen von Luftverkehr und Straßenverkehr vermieden werden. Besondere Bedeutung haben dabei die An- und Abflugsektoren vor Start- und Landebahnen und der Abstand zwischen der Straße und den Windenstartbahnen, um zu vermeiden, dass Schleppseile nach dem Ausklinken auf Straßenflächen herabfallen können. Eine Verlegung der Trasse ist wegen der unter C.2.4.3.1 angeführten Gründe nicht möglich. Nach dem Gutachten des von den Vorhabensträgern eingeschalteten Sachverständigen Poschenrieder vom 20.05.2003 ist daher zur Vermeidung von Gefahren für den Straßen- und Luftverkehr durch Windschleppstarts in Richtung Westen bei starken südlichen Winden eine Verlegung des Windenstandortes der westlichen Winde entweder um ca. 100 m nach Süden (1. Alt.) oder um 100 m nach Süden und ca. 100 m nach Osten (2. Alt.) erforderlich. Diese Maßnahme wurde in diesem Beschluss unter A.3.9.2 angeordnet. Die Belange der Luft- und Straßenverkehrssicherheit sind damit gewahrt. Die daneben vorgeschlagene straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Verkehrszeichen zur Warnung der Verkehrsteilnehmer auf der Straße vor dem Flugbetrieb in beiden Fahrtrichtungen in einem ausreichenden Abstand von den jeweiligen Windenstandorten (Zeichen Nr. 144 „Flugbetrieb“ zu § 40 Abs. 6 der StVO) und zur Regelung einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich des Segelfluggeländes Ingolstadt-Etting wird nach Zusage der Stadt Ingolstadt als zuständige untere Straßenverkehrsbehörde außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

2.4.10 Städtebauliche Belange

Der im Verfahren von einem Einwendungsführer gerügte Anschluss des Baugebietes „Am Feuergalgen“ an die Nordumgehung ist trotz des Wunsches der Gemeinde Wettstetten aufgrund der Tektur vom 15.04.2004 nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Wir konnten in diesem Beschluss keine Flächeninanspruchnahmen mit Enteignungswirkung festsetzen, die für die Verwirklichung des Baus der Nordumgehung nicht erforderlich sind und ein geplantes Baugebiet betreffen und die die Gemeinde Wettstetten auch nicht vorher freiwillig erwerben konnte. Dies würde eine unzulässige Vorratsplanung darstellen. Die Gemeinde Wettstetten ist gehalten, den Anschluss außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit Hilfe des Bauplanungsrechts herbeizuführen.

2.4.11 Sonstige öffentliche Belange

2.4.11.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A.3.11 wird verwiesen.

2.4.11.2 Belange der Wasser- und Drainageverbände

Auf die Regelungen in A.3.11.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Dadurch wird sichergestellt, dass die bestehenden Drainageanlagen durch die Vorhabensträger wieder funktionsgerecht hergestellt werden, soweit diese von der Baumaßnahme betroffen sind.

2.5 Private Einwendungen

2.5.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

2.5.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 30,19 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden wie das Entstehen wirtschaftlich ungünstiger Restflächen, das Entstehen von Umwegen, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Insbesondere bei der Trassenführung wurde darauf geachtet, dass die Durchschneidung landwirtschaftlich genutzter Grundstücke soweit wie möglich vermieden wird. Wie schon oben unter C.2.4.3 aufgeführt, wird die Straßentrassierung durch verschiedene Zwangspunkte und einzuhaltende Grenzwerte der Trassierungsparameter bestimmt. Deswegen sind An- und Durchschneidungen nicht völlig zu vermeiden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards schon 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 Voll-erwerbsbetrieb 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 landwirtschaftlichen Produktion zuzüglich der sonstigen Erträge aus der Landwirtschaft (überbetrieblicher Maschineneinsatz, Fördergelder) abzüglich der Festkosten, zuzüglich der Erträge aus Forst, nicht gewerblichen Nebenbetrieben, Pachten und Finanzvermögen, abzüglich der Aufwendungen für Forst, nicht gewerbliche Nebenbetriebe, Pachten, Fremdkapitalzinsen und abzüglich des Privataufwands der Familie eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 €/Jahr ergeben. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Haupterwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einer Eigenkapitalbildung von 7.500 € ausgehen. Sinkt die Eigenkapitalbildung wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 7.500 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät die Eigenkapitalbildung an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Schwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe, Nebenerwerbsbetriebe o. ä. keine Existenz dar. Die Tatsache, dass die Einnahmen z. B. wegen besonderer Bescheidenheit bei den Privatentnahmen oder dem Verzicht auf Rücklagen und Investitionen längere Zeit für die derzeitigen Betriebsinhaber ausreichen, vermag an diesem am Betrieb orientierten Ergebnis nichts zu ändern. Bei Flächenverlusten von unter 5 % ist in der Regel davon auszugehen, dass so geringe Flächenverluste einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb nicht gefährden.

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann unter Umständen 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 (z. B.

Grundstückswert) sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Dasselbe gilt für vorgebrachte Forderungen auf Pachtaufhebungsentschädigungen.

2.5.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

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

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden.

Lärmschutzauflagen sind unter A.3.5 behandelt.

2.5.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

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

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

2.5.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art.

14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

2.5.1.2.3 Umwege

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

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

Art. 17 BayStrWG schützt 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, zu § 8a FStrG). 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 gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt (vgl. C.2.4.3.4).

2.5.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß Art. 2 Ziff. 3 BayStrWG 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 Art. 17 Abs. 4 BayStrWG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

2.5.1.2.5 Flurbereinigung

Von verschiedener Seite wurde vorgeschlagen, eine Flurneuordnung in einem Flurbereinigungsverfahren zur Vermeidung entstehender Restflächen und zur Anlage von weiteren Bewirtschaftungswegen durchzuführen. Wir halten die Einleitung eines solchen Verfahrens in Übereinstimmung mit der Einschätzung der Direktion für ländliche Entwicklung für zweckmäßig, aber nicht für zwingend notwendig. Die entstehenden Restflächen sind nicht weiter minimierbar und mit dem vorgesehenen Wegenetz werden die Beeinträchtigungen des Wegenetzes ausreichend ausgeglichen und eine ausreichende Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet. Die Vorhabensträger haben ihre Bereitschaft bekundet, die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens bei ausreichender Akzeptanz zu unterstützen.

2.5.1.2.6 Wertminderungen

Verschiedene Einwendungsführer haben im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür gefordert, dass ihre Grundstücke durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahme einen Wertverlust erleiden. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist jedoch gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulasträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt

und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen.

2.5.1.2.7 Wertminderung von Jagdrevieren

Aufgrund des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens und der für die gewählte Trasse sprechenden Gründe kommt eine Verlegung nicht in Betracht. Die Frage einer Wertminderung von durch die Straßenbaumaßnahme betroffenen Jagdrevieren ist außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens in einem entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. Die Vorhabensträger haben im Verfahren zugesichert, eine durch den Straßenbau eintretende eventuelle Jagdwertminderung während der Bauzeit und nach Fertigstellung der Nordumgehung durch einen unabhängigen Sachverständigen bei den betroffenen Jagdgenossenschaften ermitteln zu lassen.

2.5.1.2.8 Vernässungsschäden

Eine Eigentumsgefährdung infolge Vernässungsschäden ist durch die Baumaßnahme aus unserer Sicht nicht zu besorgen. Die Entwässerung der Trasse ist durch die Vorhabensträger nach den einschlägigen wasserwirtschaftlichen Richtlinien geplant. Das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt hat die Planung als Träger öffentlicher Belange überprüft und sein Einverständnis mit den vorgesehenen Entwässerungsanlagen unter Beachtung der in diesem Beschluss unter A.4.2 festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt. Die Entwässerung der Nordumgehung erfolgt damit nach den anerkannten Regeln der Straßenbautechnik. Ferner haben wir die Vorhabensträger unter A.3.6 dieses Beschlusses verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Funktionsfähigkeit betroffener Dränageanlagen aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt wird, um die ordentliche Entwässerung von Grundstücken weiterhin sicherzustellen.

2.5.1.2.9 Lärm-, Staub und Abgasbelastung während der Bauzeit

Von den Einwendungsführern angeführte Belastungen durch Lärm, Staub und Abgase während der Bauausführung lassen sich nicht völlig vermeiden und sind daher hinzunehmen. Wir haben die Vorhabensträger in diesem Beschluss unter A.3.2.2 und A.3.5.2 verpflichtet, solche negativen Auswirkungen der Bauausführung so weit wie möglich zu reduzieren.

2.5.1.2.10 Weidezäune

Im Verfahren wurde von einem Einwendungsführer die ausbruchssichere Umzäunung für seine Viehweide auf Kosten der Vorhabensträger gefordert. Grundsätzlich haben solche Weidezäune in erster Linie den Zweck, für den Halter Verluste an Tieren zu vermeiden und Haftungsrisiken zu begrenzen. Die von Weidevieh ausgehenden Gefahren sind somit nicht der Straße zuzurechnen, sondern obliegen dem Grundstückseigentümer kraft dessen Verantwortlichkeit für Tiergefahren (vgl. § 833 BGB, § 28 Abs. 1 Satz 1 StVO). Die Anschaffung neuer Zäune ist für den Halter zumutbar, wenn ihm durch den Straßenbau ein neuer Zaun aufgedrängt wird, den er normalerweise selbst hätte errichten müssen. Auf den Fortbestand günstiger Umstände kann der Halter nicht vertrauen. Ein ausgleichsbedürftiger erheblicher Nachteil für den betroffenen Halter kommt ausnahmsweise nur in Betracht, wenn die Errichtung eines derartigen Weidezaunes unter Abwägung der gegenseitigen Interessenslage und der objektiven Gefahrenlage geboten erscheint (z. B. bei einer straßenbaubedingten Durchschneidung von Dauerweideland, so dass beidseitig neue Zäune errichtet werden müssen). Dafür sind hier aber keine Anhaltspunkte ersichtlich oder vom Einwendungsführer substantiiert vorgetragen worden. Wir haben die Vorhabensträger aber in diesem Beschluss unter A.6.1.1 verpflichtet, von der Baumaßnahme tatsächlich betroffene Weidezäune in gleicher Qualität zu ersetzen.

2.5.1.2.11 Schadensersatz

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, haben wir den Vorhabensträgern nicht auferlegt, da insofern in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabensträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

2.5.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben werden. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Der Stadt Ingolstadt, dem Markt Gaimersheim, der Gemeinde Eittensheim und der Gemeinde Wettstetten, in welchen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommunen Einsicht nehmenden Einwendungsführern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

Die privaten Einwendungen wurden auch im Rahmen der Würdigung der öffentlichen

Belange mitbetrachtet. Auf diese Ausführungen wird vorab verwiesen. Im Folgenden werden nur noch die Einwender behandelt, zu denen darüber hinaus besondere Ausführungen erforderlich sind.

2.5.2.1 Einwendungsführer Nr. 1000

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die vorgesehene dauerhafte Inanspruchnahme von ca. 5.632 m² aus Fl. Nr. 4920 der Gemarkung Gaimersheim und den dauerhaften Verlust von gepachteten Flächen (Fl. Nr. 4923 mit ca. 2.530 m², Fl. Nr. 4931 mit ca. 230 m², jeweils der Gemarkung Gaimersheim). Der Einwendungsführer hat deswegen im Verfahren eine Existenzgefährdung geltend gemacht. Der Betrieb bewirtschaftet nach eigenen Angaben rd. 17,38 ha landwirtschaftliche Fläche. Davon sind 11,48 ha jährlich gepachtete Flächen, so dass nur von 5,9 ha Eigentumsflächen als Betriebsgrundlage auszugehen ist. Kurzfristige Pachtverträge können zur Beurteilung der Existenzgrundlage nicht herangezogen werden.

Dies bedeutet nun aber, dass bei einem Flächenverlust von rd. ca. 5.632 m² im Verhältnis zur vom Einwendungsführer angegebenen landwirtschaftlichen Gesamtbetriebsgröße von 5,9 ha die Inanspruchnahme rd. 9,5 % ausmacht. Dies liegt deutlich über der von der Rechtsprechung anerkannten Grenze von 5%, bis zu der ein wirtschaftlich gesunder Betrieb eine Flächenabtretung verkraften kann und damit grundsätzlich von keiner Existenzgefährdung auszugehen ist. Nach einer Überprüfung der Betriebsdaten durch den landwirtschaftlichen Sachverständigen des Straßenbauamtes Ingolstadt in Abstimmung mit dem Amt für Landwirtschaft und Ernährung Ingolstadt ist aber zu erkennen, dass der landwirtschaftliche Betrieb mit nur 5,9 ha landwirtschaftlicher Eigentumsfläche schon unabhängig vom Flächenabzug für den Bau der Nordumgehung mangels einer positiven Eigenkapitalbildung nicht existenz- und entwicklungsfähig ist. Der Betrieb ist schon jetzt nicht in der Lage, auf Dauer über die Deckung seiner Kosten hinaus einen angemessenen Lebensunterhalt und eine ausreichende Eigenkapitalbildung zu garantieren. Das Straßenbauvorhaben ist unter dieser Annahme für eine Existenzgefährdung des Einwendungsführers nicht ursächlich. Aber selbst wenn man im vorliegenden Fall von einer Existenzgefährdung ausgeht, ist das Vorhaben nach Abwägung aller zu berücksichtigenden Gesichtspunkte trotzdem zulässig. Hinsichtlich der grundsätzlichen Trassenentscheidung für die gewählte Linie verweisen wir auf das bisher Gesagte. Eine weitere Flächenreduzierung ist dabei nicht möglich.

Die Zufahrt zum Grundstück Fl. Nr. 4920 ist weiterhin, wenn auch mit einem hinzunehmenden Umweg, möglich.

2.5.2.2 Einwendungsführer Nr. 1001

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die Inanspruchnahme aus Fl. Nr. 4899 (ca. 3.853 m²) und aus Fl. Nr. 4970 (ca. 37 m²) der Gemarkung Gaimersheim. Erst im Erörterungstermin hat der Einwendungsführer geltend gemacht, durch jedwede Grundabtretung in der Existenz gefährdet zu sein, ohne dies näher konkretisieren zu können. Ein Nachweis durch den Einwendungsführer mittels der Vorlage von Betriebsdaten ist nicht erfolgt und konnte deshalb nicht weiter untersucht werden. Nach Angaben des Einwendungsführers ist sein Betrieb größtenteils ein Pachtbetrieb. Wir gehen deshalb davon aus, dass die Flächenabtretung eine Existenzgefährdung nicht herbeiführt. Selbst wenn man aber die Angaben des Einwendungsführers als wahr unterstellt, würde sich an der Erforderlichkeit der Grundinanspruchnahme nichts ändern, weil die Grundinanspruchnahme unumgänglich für die Verwirklichung des Bauvorhabens ist.

2.5.2.3 Einwendungsführer Nr. 1002

Die Nebenbestimmung in diesem Beschluss unter A.6.1.2 stellt sicher, dass die Quellwasserschüttung auf dem Grundstück Fl. Nr. 875 der Gemarkung Etting, deren Wasser den auf dem Grundstück befindlichen Fischteich speist, berücksichtigt wird und die Vorhabensträger Schutzmaßnahmen zur Erhaltung der bestehenden Qualität der Quelle ergreifen. Damit wird dem Einwand gebührend Rechnung getragen.

2.5.2.4 Flugbetrieb Aero-Club Ingolstadt e. V.

Die Nebenbestimmungen unter A.3.9.2 dieses Beschlusses stellen sicher, dass der Flugbetrieb auf dem betroffenen Segelfluggelände unter Berücksichtigung der Belange der Verkehrssicherheit weiter betrieben werden kann. Die Frage einer Entschädigung ist außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu klären.

2.6 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der Kreisstraßen EI 51, IN 21 und Anschluss Kreisstraße EI 18, Nordumgehung Gaimersheim, 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. Die vorstellbaren Varianten werden ungünstiger beurteilt.

2.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Widmung der durch den Anschluss der Nordumgehung Gaimersheim zu ändernden Bundesstraße B 13 richtet sich nach § 2 Abs. 6a FStrG.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung nach Bayer. Straßen- und Wegegesetz folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 7 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

3. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl 5/1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr sind der Landkreis Eichstätt und die Stadt Ingolstadt nach Art. 4 Satz 1 Nr. 2 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30, 80335 München, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung und Auslegung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Ingolstadt, dem Markt Gaimersheim, der Gemeinde Eitensheim und in der Gemeinde Wettstetten zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Gegenüber denjenigen, denen individuell zugestellt wurde, gilt der Beschluss mit der unmittelbaren Zustellung als zugestellt. Nach der öffentlichen Auslegung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern, 80534 München, angefordert werden.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter A.2 des Beschlusstexts genannten Planunterlagen auch beim Landkreis Eichstätt, der Stadt Ingolstadt und der Regierung von Oberbayern eingesehen werden. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung.oberbayern.bayern.de abgerufen werden.

München, 17.01.2005

Regierung von Oberbayern

Deindl

Oberregierungsrat

