

Aktenzeichen: 32-4354.3-St2335-002



## **Regierung von Oberbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**St 2335 Friedrichshofen B 13 - Manching  
Umfahrung Lenting - Kösching  
Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+461**

**München, 09. Februar 2009**

## Inhaltsverzeichnis

<b>Deckblatt</b> .....	<b>1</b>
<b><u>Inhaltsverzeichnis</u></b> .....	<b>2</b>
<b><u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u></b> .....	<b>4</b>
<b>A Entscheidung</b> .....	<b>5</b>
1. <b><u>Feststellung des Plans</u></b> .....	<b>5</b>
2. <b><u>Festgestellte Planunterlagen</u></b> .....	<b>5</b>
3. <b><u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u></b> .....	<b>6</b>
3.1 <b>Unterrichtungspflichten</b> .....	<b>6</b>
3.2 <b>Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)</b> .....	<b>7</b>
3.3 <b>Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz</b> .....	<b>7</b>
3.4 <b>Landwirtschaft</b> .....	<b>8</b>
3.5 <b>Denkmalschutz</b> .....	<b>9</b>
3.6 <b>Altlasten</b> .....	<b>10</b>
3.7 <b>Sonstige Nebenbestimmungen</b> .....	<b>10</b>
4. <b><u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u></b> .....	<b>11</b>
4.1 <b>Gegenstand/Zweck</b> .....	<b>11</b>
4.2 <b>Plan</b> .....	<b>12</b>
4.3 <b>Erlaubnisbedingungen und -auflagen</b> .....	<b>12</b>
5. <b><u>Straßenrechtliche Verfügungen</u></b> .....	<b>13</b>
6. <b><u>Entscheidungen über Einwendungen</u></b> .....	<b>13</b>
7. <b><u>Entscheidungsvorbehalt</u></b> .....	<b>13</b>
8. <b><u>Kostenentscheidung</u></b> .....	<b>13</b>
<b>B <u>Sachverhalt</u></b> .....	<b>14</b>
1. <b><u>Beschreibung des Vorhabens</u></b> .....	<b>14</b>
2. <b><u>Vorgängige Planungsstufen</u></b> .....	<b>14</b>
2.1 <b>Ausbauplan für Staatsstraßen</b> .....	<b>14</b>
2.2 <b>Landesplanung/Regionalplanung/Raumordnung</b> .....	<b>14</b>
3. <b><u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u></b> .....	<b>17</b>
<b>C <u>Entscheidungsgründe</u></b> .....	<b>21</b>
1. <b><u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u></b> .....	<b>21</b>
1.1 <b>Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)</b> .....	<b>21</b>
1.2 <b>Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen</b> .....	<b>21</b>
1.3 <b>Verfahren zur FFH-Verträglichkeit</b> .....	<b>21</b>

1.4	Tekturanhörung/Präklusion .....	22
2.	<b><u>Materiell-rechtliche Würdigung</u></b> .....	23
2.1	<b>Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b> .....	23
2.2	<b>Planrechtfertigung</b> .....	23
2.2.1	Erforderlichkeit der Umfahrung Lenting - Kösching .....	23
2.2.2	Planungsziele .....	23
2.2.3	Straßen- und Verkehrsverhältnisse .....	24
2.3	<b>Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b> .....	27
2.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung .....	27
2.3.2	Planungsvarianten.....	28
2.3.3	Ausbaustandard .....	34
2.3.4	Immissionsschutz/Bodenschutz .....	37
2.3.5	Naturschutz und Landschaftspflege .....	40
2.3.6	Gewässerschutz .....	58
2.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	59
2.3.8	Städtebauliche Belange .....	60
2.3.9	Sonstige öffentliche Belange.....	60
2.4	<b>Private Einwendungen</b> .....	62
2.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Einwendungsführern erhoben wurden... 62	
2.4.2	Einzelne Einwender .....	65
2.5	<b>Gesamtergebnis</b> .....	82
2.6	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen</b> .....	82
3.	<b><u>Kostenentscheidung</u></b> .....	84
	<b><u>Rechtsbehelfsbelehrung</u></b> .....	84
	<b><u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u></b> .....	85

### Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGh	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
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
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
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
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.3-St2335-002

**Vollzug des BayStrWG;  
St 2335 Friedrichshofen B 13 - Manching  
Umfahrung Lenting - Kösching  
Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+461**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

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

Der Plan für den Neubau der Staatsstraße 2335 Umfahrung Lenting - Kösching von Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+461 wird mit den sich aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

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

Die festgestellten Pläne, die wasserrechtlichen Erlaubnisse und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen folgende Unterlagen:

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtskarte	1:25.000
3-T	Übersichtslageplan	1:5.000
6 Bl. 1	Straßenquerschnitt der St 2335	1:50
6 Bl. 2	Straßenquerschnitt der Kreisverkehre	1:50
7.1 Bl. 1, 2-T, 3-T, 4-T, 5	Lagepläne zum Bauwerksverzeichnis	1:1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis	-

8 Bl. 1, 2-T, 3-T, 4-T, 5	Höhenpläne der St 2335	1:1.000/100
8 Bl. 6	Höhenplan der Kreisstraße EI 34	1:1.000/100
11.1	Schalltechnische Untersuchungen	-
11.2-T	Lageplan zu den schalltechnischen Untersuchungen	1:1.000
12.1-T	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung	-
12.2-T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:5.000
12.3-T Bl. 0-T bis 5-T; 6	Landschaftspflegerische Maßnahmepläne	1:1.000
13.1	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	-
14.1 Bl. 1, 2-T, 3-T, 4-T, 5	Grunderwerbspläne	1:1.000
14.2.1 und 14.2.2	Grunderwerbsverzeichnisse	-

Die Planunterlagen wurden vom Straßenbauamt Ingolstadt (jetzt: Staatliches Bauamt Ingolstadt) aufgestellt und tragen das Datum vom 21.09.2004. Die 1. Tektur trägt das Datum vom 18.04.2008 und wurde in die Planunterlagen eingefügt. Ein großer Teil der Pläne wurde hierfür neu erstellt und über dem Stempelfeld mit dem Zusatz „1. Tektur vom 18.04.2008, Ersetzt Unterlage xx“ in blauer Farbe gekennzeichnet. Der Bezeichnung der betroffenen Unterlagen wurde „T“ hinzugefügt. Geänderte Bauwerksverzeichnisnummern wurden in blauer Farbe markiert. In den Textteilen wurden die Änderungen und Ergänzungen direkt eingefügt. Die Änderungen und Ergänzungen sind in blauer Farbe markiert, die geänderten Teile sind durchgestrichen.

Die Unterlagen 10.3 (Brückenpläne), 12.4 (Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung) und 16 (Variantenvergleich zur Umweltverträglichkeit) 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, T-Com, PTI 22 Ingolstadt, mindestens sechs Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaß-

nahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Telekom AG 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, Regionalleitung Oberbayern, Steuerung Kundencenter, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.3 Den Stadtwerken Ingolstadt Netze GmbH, mindestens sechs Monate vor Baubeginn, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen bestehenden und konkret geplanten Erdgas- und Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.4 Der Deutschen Bahn DB Energie GmbH, damit eine Begleitung und Überprüfung der Baumaßnahme im Kreuzungsbereich der Energieleitung durch die Deutsche Bahn möglich ist.
- 3.1.5 Der Deutsche Transalpine Ölleitung GmbH, mindestens sechs Monate vor Beginn der Baumaßnahme, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den Ölleitungen im Detail rechtzeitig abgestimmt werden können.
- 3.1.6 Der E.ON Ruhrgas AG, Essen, c/o PLEdoc GmbH, mindestens neun Monate vor Baubeginn, um weitere Details der notwendigen Anpassungsarbeiten an den Leitungen sowie die Art der Bauausführung und den Zeitlauf der Maßnahme abzustimmen.
- 3.1.7 Der Colt Telecom GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen LWL-Leitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Zur Erteilung der erforderlichen Bauerlaubnis hat der Vorhabensträger die COLT Telecom GmbH mindestens zwei Wochen vor Baubeginn zu kontaktieren.
- 3.1.8 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.
- 3.1.9 Den Fischereiberechtigten in betroffenen Gewässerabschnitten (mindestens 3 Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen) sowie dem Fischereiverband Oberbayern e.V., damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

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

- 3.2.1 Die Auffüllung etwaiger Überschussmassen auf den Flächen Fl.Nr. 280 und 281 der Gemarkung Lenting hat so zu erfolgen, dass der Flutmuldenbereich östlich dieser Flurnummern nicht nachteilig beeinträchtigt wird.
- 3.2.2 Der Vorhabensträger hat beim Bau die geltenden technischen Bestimmungen, die anerkannten Regeln der Baukunst sowie die Regeln der Wassergesetze einzuhalten.

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

- 3.3.1 Erforderliche Baufeldfreimachungen sind außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit durchzuführen. Im Bereich von Wald- und Gehölzlebensräumen darf Holzeinschlag nur in der Zeit zwischen dem 01. Oktober und dem 28./29. Februar erfolgen. In den

übrigen Bereichen darf der Oberbodenabtrag nur zwischen dem 01. August und dem 28./29. Februar vorgenommen werden.

- 3.3.2 Die in den Planunterlagen 12.1 und 12.3 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind möglichst frühzeitig durchzuführen und sollen möglichst mit der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Soweit die Flächen bereits erworben sind, sind dort die Maßnahmen möglichst vor dem eigentlichen Baubeginn durchzuführen. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.3.3 Beginn und Ende der Baumaßnahmen sind der Unteren Naturschutzbehörde mindestens eine Woche vorher anzuzeigen. Im Übrigen ist die Untere Naturschutzbehörde bei der Trassenauspflockung, der Einweisung der bauausführenden Firmen und der Festlegung von Schutzmaßnahmen zu beteiligen.
- 3.3.4 Zur Überwachung des Baubetriebs und zur Überprüfung der Einhaltung der naturschutz- und artenschutzrechtlichen Bestimmungen ist vor Ort eine Umweltbaubegleitung (ökologisch qualifizierte Bauleitung) einzurichten und hierüber unverzüglich die Untere Naturschutzbehörde schriftlich in Kenntnis zu setzen.
- 3.3.5 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden. Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.6 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.3.7 Spätestens ein Jahr nach Abschluss der Baumaßnahme hat der Vorhabensträger gemeinsam mit der Unteren Naturschutzbehörde zu prüfen, ob die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind und ob der angestrebte Ausgleich bzw. Ersatz erreicht werden wird. Anhand der Bestandspläne und einem Soll-/Ist-Vergleich ist die vollständige Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans zu dokumentieren. Über das Ergebnis der Überprüfung ist ein gemeinsamer Aktenvermerk zu fertigen. Werden Defizite bei der Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgestellt, hat der Vorhabensträger im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde durch Mängelbeseitigung für die vollständige Umsetzung der festgesetzten landschaftspflegerischen Maßnahmen zu sorgen.
- 3.3.8 Im Rahmen der Unterhaltungspflege für die Ausgleichsmaßnahmen A1 bis A4 sowie für die Gestaltungsmaßnahmen G4 und G5 ist das anfallende Mähgut von der Fläche zu entfernen.

### **3.4 Landwirtschaft**

- 3.4.1 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.
- 3.4.2 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.
- 3.4.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen sowie Ausgleichs- und Ersatzflächen ist auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke Rücksicht zu nehmen, insbesondere



sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

- 3.4.4 Alle vom Bauvorhaben berührten bestehenden genehmigten bzw. genehmigungsfähigen Dränagen sind vom Vorhabensträger funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.4.5 Rechtzeitig vor Ausführung der Überschüttung von Dränagen hat der Vorhabensträger den jeweiligen Grundstückseigentümer sowie einen Vertreter des örtlich zuständigen Amtes für Landwirtschaft und Forsten zu benachrichtigen, damit sie die Ausführung der Arbeiten vor Ort beobachten können.
- 3.4.6 Das Befahren landwirtschaftlicher Flächen durch Baufahrzeuge ist soweit wie möglich zu vermeiden.
- 3.4.7 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden (Arbeitstreifen, Bauzwischenlager, Deponien etc.) müssen nach Abschluss der Bauarbeiten so rekultiviert werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung in der ursprünglichen Ertragslage erfolgen kann (keine Untergrundverdichtung, Aufkalkung, Auftrag einer aktiven humosen Oberschicht).

### **3.5 Denkmalschutz**

- 3.5.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.5.2 Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.
- 3.5.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zustande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

- 3.5.4 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.

### **3.6 Altlasten**

Sofern während der Baumaßnahme Altlasten oder andere schädliche Bodenverunreinigungen entdeckt werden oder der konkrete Verdacht auf ein Vorkommen von solchen Verunreinigungen besteht, ist unverzüglich das Landratsamt Eichstätt zu verständigen. Die zur Auffüllung vorgesehenen Überschussmassen sind auf Unbedenklichkeit in Bezug auf Altlasten zu überprüfen.

### **3.7 Sonstige Nebenbestimmungen**

#### 3.7.1 Belange der E.ON Ruhrgas AG, Essen

Der Vorhabensträger hat die Nutzungsbeschränkungen für Bepflanzungen im Bereich des Schutzstreifens beidseits der Gasleitungen (Unterlage 7.1, Blatt 4-T) in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu beachten.

#### 3.7.2 Belange der Deutschen Bahn DB Energie GmbH

Der Vorhabensträger hat die Nutzungsbeschränkungen für Bepflanzungen im Bereich des 2 x 21 m breiten Schutzstreifens beidseits von 110 kV-Bahnstromfernleitungen in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu beachten. Die Stromversorgung über die 110-kV-Bahnstromfernleitungen Nr. 547 und 404 muss während der Bauarbeiten ununterbrochen gewährleistet sein. Die Zufahrt zu den Masten muss jederzeit gewährleistet sein.

#### 3.7.3 Belange der Deutsche Transalpine Ölleitung GmbH (im Folgenden: TAL)

- 3.7.3.1 Sämtliche Arbeiten im 10 m breiten Schutzstreifen der Ölleitungen TAL-IG und TAL-NE dürfen nur unter Aufsicht eines Beauftragten der TAL durchgeführt werden.

- 3.7.3.2 Es ist sicherzustellen, dass durch das planfestgestellte Vorhaben keine unzulässigen Auflasten für die Mineralölferrleitungen entstehen. Vor Beginn der Baumaßnahmen sind entsprechende Auflastberechnungen vom Vorhabensträger durch einen amtlichen Sachverständigen (z. B. TÜV Süd Industrie Service GmbH) anfertigen bzw. prüfen zu lassen.

Der Beginn der Bauarbeiten an den Ölleitungen ist dem beauftragten amtlich zugelassenen Sachverständigen mitzuteilen.

- 3.7.3.3 Vor der Aufnahme der Bauarbeiten ist die genaue Lage der Fernleitungen und der Steuerkabel im Kreuzungsbereich durch Ortung oder Suchschlitze zu ermitteln und für den Zeitraum der Bauarbeiten vorübergehend sowie durch die Aufstellung von entsprechenden Schilderpfählen zur Identifikation der Leitungen dauerhaft zu markieren.

- 3.7.3.4 Das Überfahren der Rohrleitungen während der Bauzeit außerhalb bestehender Wege ist nur mit Zustimmung des Beauftragten der TAL zulässig und bedarf einer zusätzlichen Absicherung, die so beschaffen sein muss, dass keine zusätzlichen Kräfte auf die Rohrleitung einwirken. Gleiches gilt für den Bereich der Parallelführung.

- 3.7.3.5 Eventuell notwendige Grabarbeiten im Schutzstreifenbereich der Fernleitungen sind in Handschachtung vorzunehmen. Abweichungen hiervon sind nur mit Zustimmung

und in Anwesenheit des Beauftragten der TAL zulässig. Die Leitungen sind dazu genau auszuflocken.

- 3.7.3.6 Zum Aufbau des Straßenunterbaus dürfen im Bereich des Schutzstreifens der Fernleitungen Arbeiten mit Rüttel- oder Vibrationswalzen sowie statisch wirkenden Walzen mit einer Verdichtungskraft von mehr als 1,0 t nur durchgeführt werden, wenn ihre Art und Umfang vorher mit dem beauftragten amtlich zugelassenen Sachverständigen und einem Beauftragten der TAL abgestimmt worden sind.
- 3.7.3.7 Für das Aufstellen von Schildermasten, Leitplanken oder sonstiger Bauwerke im Schutzstreifen, die tiefer als 0,3 m im Erdreich gegründet werden, sind die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der Mineralölferrleitungen mit dem beauftragten amtlich zugelassenen Sachverständigen abzustimmen.
- 3.7.3.8 Das Ablagern von Baugeräten, Baumaterial oder Aushub im Bereich des Schutzstreifens der Fernleitungen ist nicht zulässig.
- 3.7.3.9 Zum Schutz der Mineralölferrleitungen bei Verkehrsunfällen mit Gefahrgut sind im Bereich der Kreuzungen mit der Straße Sicherungen, z. B. in Form von reißfesten Geotextilmatten, einzubringen.
- 3.7.3.10 Die „Richtlinien für die Inanspruchnahme des Schutzstreifens der Ölleitung durch Dritte“ sind zu beachten.

#### 3.7.4 Belange der COLT Telecom GmbH

- 3.7.4.1 Im Bereich von Kreuzungen und Parallelverlauf der Straßentrasse mit LWL-Netzleitungen der COLT Telecom GmbH sind Suchschachtungen bzw. Ortungen zur genauen Lagebestimmung der LWL-Trasse vor Baubeginn vorzunehmen. Bei Parallelverlauf ist ein Mindestabstand von 1,0 m zur COLT LWL-Trasse einzuhalten.
- 3.7.4.2 Die „Hinweise zum Schutze unterirdischer Glasfaser-Versorgungsanlagen“ sind zu beachten.
- 3.7.4.3 Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind die Kreuzungs- und Querungsstellen als Bestandsplan im Maßstab 1:1000 der COLT Telecom GmbH zur Verfügung zu stellen.

#### 3.7.5 Belange der Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt-Nord

Der Zugang zum Drosselschacht 03366 im Bereich südlich der Kreuzung der Umfahrung Lenting – Kösching mit dem öffentlichen Feld- und Waldweg auf Fl.Nr. 278 der Gemarkung Lenting (Unterlage 7.1, Blatt 1) ist jederzeit zu ermöglichen.

## 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

### 4.1 Gegenstand/Zweck

Dem Freistaat Bayern, Straßenbauverwaltung, wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der St 2335 im Einschnittsbereich über Mulden in das Grundwasser nach § 3 Abs. 1 Nr. 5 WHG erteilt.

Hinweis:

Wir weisen darauf hin, dass eine Erlaubnis zum eventuell erforderlichen Zutageleiten, Ableiten und Umleiten von Grundwasser zur Bauwasserhaltung während der Bauausführung noch gesondert vom Vorhabensträger beim Landratsamt Eichstätt, Untere Wasserrechtsbehörde, beantragt werden muss. Dasselbe gilt, wenn sich im Zuge der Baumaßnahme Grundwasserabsenkungen als notwendig erweisen sollten.

**4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

**4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

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.

- 4.3.1 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig durch den Vorhabensträger auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.
- 4.3.2 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt und dem Landratsamt Ingolstadt, Untere Wasserrechtsbehörde, anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.
- 4.3.3 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlage in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten und das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt sofort durch den Vorhabensträger zu verständigen.
- 4.3.4 Der Vorhabensträger hat die gesamten Maßnahmen plan- und sachgemäß nach den vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen durchzuführen.
- 4.3.5 Wenn der Vorhabensträger die Bauoberleitung nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes überträgt (Art. 69 Abs. 2 Satz 2 BayWG), hat er nach Fertigstellung der Baumaßnahme dem Landratsamt Eichstätt als untere Wasserrechtsbehörde die Bestätigung eines Sachverständigen nach Art. 78 BayWG vorzulegen, aus der sich ergibt, dass die Baumaßnahmen entsprechend dem Genehmigungsbescheid ausgeführt oder welche Abweichungen von der zugelassenen Bauausführung vorgenommen worden sind.
- 4.3.6 Für das Versickern von Straßenabwasser (Ifd. Nr. 3 des Bauwerksverzeichnis) sind Nachweise nach dem ATV Merkblatt A 153 zu führen und dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt zur Prüfung vorzulegen. Dies gilt auch für das breitflächige Versickern über die Straßenränder (siehe technische Informationen des LfW vom 05.03.2001, Az. 33-4414.1).

## 5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

### **BayStrWG**

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

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

## 6. **Entscheidungen über Einwendungen**

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder schriftlich abgegebenen (z. B. Arbeitsblätter im Anhörungsverfahren) oder in den Erörterungsterminen zu Protokoll erklärten Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

## 7. **Entscheidungsvorbehalt**

Wenn der Vorhabensträger die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG nicht rechtzeitig vor Beginn der Straßenbaumaßnahmen durchführen kann, um die kontinuierliche ökologische Funktionalität zu gewährleisten, so behalten wir uns die Entscheidung über die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG vor. Hierzu sind vom Vorhabensträger der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn geeignete Unterlagen vorzulegen.

## 8. **Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

## **B Sachverhalt**

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

Die Umfahrung Lenting – Kösching im Zuge der Staatsstraße St 2335 liegt im Landkreis Eichstätt. Sie beginnt an der Ostseite der Anschlussstelle Lenting der Bundesautobahn (BAB) A 9, München – Nürnberg und endet an der Staatsstraße 2335 Kösching – Großmehring. Von dieser Baumaßnahme sind die Gemarkungen Lenting und Kösching betroffen.

Die planfestgestellte Trasse der Umfahrung Lenting – Kösching weist eine Gesamtlänge von ca. 4,461 km auf, wobei die Länge der Neubaustrecke ca. 4,110 km beträgt. Die Trasse beginnt an der Anschlussstelle Lenting der BAB A 9. Sie verläuft in östlicher Richtung. Bei Bau-km 0+162 wird die Einmündung der Anschlussrampe für die im Zuge der Staatsstraße 2229 geplante künftige Ortsumfahrung Hepberg angelegt. Die Umfahrung Lenting – Kösching quert bei Bau-km 1+050 die stillgelegte Bahnlinie Ingolstadt-Altmanstein und kreuzt bei Bau-km 1+155 die bestehende Staatsstraße St 2335 im Bereich der Firma Kessel zwischen dem bestehenden Gewerbegebiet „Lenting-Ost“ und dem geplanten Gewerbegebiet „Kösching-West“. Die Staatsstraße 2335 wird an die neue Umfahrung Lenting – Kösching in Form eines Kreisverkehrsplatzes angeschlossen. Ausgehend vom Kreisverkehr verläuft die Trasse in der Weiterführung zum Gewerbegebiet Interpark zwischen den Grundstücken der Fa. Aldi und der Realschule von Kösching in südlicher Richtung. Anschließend schwenkt sie nach Osten und folgt ca. 150 bis 200 m nördlich des Lentinger Bachs am Rande der Geländekuppe „Geisstaal“ einem bestehenden Feld- und Waldweg. An der engsten Stelle hat hier die Trasse eine Entfernung zum Ortsrand von Kösching von ca. 440 m. Bei Bau-km 2+670 quert die Trasse nördlich von Desching den Köschinger Bach. Bei Bau-km 2+890 kreuzt sie die Kreisstraße EI 34 westlich des Interparks. Auch an dieser Kreuzung wird ein Kreisverkehrsplatz angelegt. Von Bau-km 3+214 bis 3+506 sowie von Bau-km 4+109 bis zur bestehenden St 2335 Kösching/Großmehring (östliches Ende der Planfeststellung) existieren bereits Kreisverkehrsplätze (Dieselstraße und Einsteinstraße) sowie eine Ortsstraße (Kopernikusstraße), an welche die Neubaustrecke anschließt. Diese bestehenden Straßen werden zur Staatsstraße aufgestuft. Die Planfeststellung umfasst sämtliche notwendigen Anpassungsmaßnahmen an anderen Straßen, die durch den Neubau der Umfahrung Lenting - Kösching notwendig werden, insbesondere die Veränderung und Anpassung der bestehenden Staatsstraße St 2335, der Kreisstraße EI 34 sowie des untergeordneten Wegenetzes.

Zu den Einzelheiten nehmen wir Bezug auf die Darstellung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1), im Übersichtslageplan (Unterlage 3-T) und in den Lageplänen (Unterlagen 7.1).

### **2. Vorgängige Planungsstufen**

#### **2.1 Ausbauplan für Staatsstraßen**

Der Bau der Ortsumfahrung Lenting - Kösching ist im 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen als Maßnahme der ersten Dringlichkeit enthalten.

#### **2.2 Landesplanung / Regionalplanung / Raumordnung**

##### **2.2.1** Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) sollen die Verkehrsverhältnisse in den Stadt- und Umlandbereichen in den Verdichtungsräumen (LEP A I 3.2.3 (Z), B V 1.1.2 (Z)) verbessert werden. Der Schaffung einer leistungsfähigen Straßen-

infrastruktur kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, besondere Bedeutung zu (LEP B V 1.4.1 (G)). Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes sollen beim Verkehrswegeneubau berücksichtigt werden (LEP B V 1.1.6 (Z)). Es ist grundsätzlich anzustreben, die Bevölkerung durch dauerhaft wirksame Maßnahmen vor schädlichen Einflüssen durch Lärm und Erschütterungen zu schützen und darüber hinaus zu entlasten, in erster Linie durch Maßnahmen an den Lärmquellen selbst (LEP B V 6 (G)). Es ist zudem anzustreben, die Wohnbau-, Gewerbe- und Verkehrsflächen mit Hilfe einer überörtlichen und örtlichen Planung so zu gliedern und einander zuzuordnen, dass Lärmbelastungen vor allem in Bereichen, die überwiegend dem Wohnen und der Erholung dienen, vermieden oder zumindest minimiert werden (LEP B V 6.1 (G)).

2.2.2 Der Regionalplan für die Region Ingolstadt fordert in Kapitel B V „Verkehr und Nachrichtenwesen“ unter Ziffer 5.2 (Z):

Die Entlastung des Oberzentrums und des Verdichtungsraumes Ingolstadt soll über ein Ring- und Tangentensystem sichergestellt werden. Genannt ist u. a. explizit die Verbindung „Interpark“ zum Bundesautobahnanschluss A 9 Lenting-Ost (St 2335).

Zur Begründung dieses Ziels führt der Regionalplan aus, dass die Straßen im Verdichtungsraum durch die aus der Region einströmenden Verkehre z. T. stark überlastet sind. Durch Ausbaumaßnahmen der hoch belasteten Radial- und Tangentialstraßen wird die Erreichbarkeit des Oberzentrums Ingolstadt verbessert und der nicht zentrumsorientierte Verkehr um die dicht besiedelten innerstädtischen Gebiete gelenkt. Das geplante Ring- und Tangentensystem ist in der Begründungskarte zeichnerisch dargestellt. Die St 2335 einschließlich der geplanten Ortsumfahrung Lenting – Kösching ist Bestandteil dieses Straßensystems.

Der Regionalplan für die Region Ingolstadt fordert ferner in Kapitel B V „Verkehr und Nachrichtenwesen“ unter Ziffer 5.3 (Z):

An der Bundesautobahn A 9 soll der Anschluss Lenting Richtung Osten ausgebaut werden.

Zur Erläuterung des Ziels wird u. a. ausgeführt: Der Bau einer neuen Straße aus Richtung Osten an den vorhandenen Autobahn-Anschluss Lenting Richtung Osten schafft eine leistungsfähige Anbindung des ca. 200 ha umfassenden Interparks (Gewerbepark Großmehring/Kösching) auf dem ehemaligen Shell-Raffinerie-Gelände, des FOC Ingolstadt sowie des Gewerbegebietes Lenting-Ost an die Autobahn und lenkt im Zusammenhang mit den Umgehungen Etting (Stadt Ingolstadt) und Gaimersheim den Ost-West-Verkehr um die nördlichen Siedlungsgebiete des Oberzentrums Ingolstadt.

Schließlich enthält der Regionalplan für die Region Ingolstadt in Kapitel B V „Verkehr und Nachrichtenwesen“ unter Ziffer 5.4 (Z) folgendes Ziel:

Der Durchgangsverkehr soll vor allem im Zuge der (...) St 2335 aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Immissionsschutzes verbessert werden. Zur Entlastung der vorgesehenen Ortsdurchfahrten und zur Steigerung der Lebensqualität sollen Ortsumfahrungen gebaut werden. Die Lagen der Ortsumfahrungen sind in Tektur 8 zu Karte 2 Siedlung und Versorgung im Maßstab 1:100 000, die Bestandteil des Regionalplans ist, zeichnerisch dargestellt. Die in Bezug genommene Karte enthält die Ortsumfahrung Lenting – Kösching.

Zur Begründung wird u. a. ausgeführt: Regionaler und überörtlicher Durchgangsverkehr führen insbesondere in den von den Bundesstraßen B 13, B 16 und B 300 sowie den Staatsstraßen St 2044, St 2229, St 2231 und St 2335 tangierten Wohngebieten und Ortskernen zu stockendem Verkehrsablauf, Nutzungskonflikten sowie er-

heblichen Belastungen für die ortsansässige Bevölkerung. Dies bewirkt einen Funktionsverlust gewachsener Ortskerne, vermindert die Wohnqualität und schränkt die Verkehrssicherheit stark ein. Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge der genannten Straßen kann den überörtlichen Verkehr verflüssigen, Wohngebiete und Ortskerne entlasten und dadurch deren ursprüngliche Funktionsvielfalt erhalten bzw. wiederherstellen. Die Ortsumfahrungen ersparen großräumige Neutrassierungen und verringern dadurch den Landverbrauch. Aus Sicht der Regionalplanung wird die Ortsumfahrung Lenting – Kösching (St 2335) als vordringlich angesehen.

### 2.2.3

Der Markt Kösching und die Gemeinde Großmehring haben mit Stand vom 9. November 1991 den gemeinsam aufgestellten Bebauungs- und Grünordnungsplan zum Gewerbepark Großmehring/Kösching („InTerPark“) als Satzung beschlossen. Danach wird auf dem ca. 194 ha großen Areal, das vorher von der Shell AG zum Teil als Raffinerie-Anlage genutzt war, ein großflächiger Industrie- und Gewerbepark entwickelt. Aufgrund der überregionalen Bedeutung des Vorhabens und der daraus absehbaren Verkehrsbelastung des vorhandenen Straßennetzes wurde für den Bebauungsplan zum „Interpark“ während des kommunalen Bauleitplanverfahrens eine landesplanerische Abstimmung mit den Zielen der Landesentwicklungs- und Regionalplanung durchgeführt.

Im Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 28.01.1991 für den Bebauungsplan „Gewerbepark Großmehring/Kösching“ wird eine direkte Verbindung des Gewerbeparks an die Bundesautobahn A 9 angestrebt, um die Ortsdurchfahrten von Kösching und Lenting, das bestehende Straßennetz im Umfeld des Gewerbeparks und die Anschlussstelle Ingolstadt-Nord der BAB A 9 vom überörtlichen Verkehr zu entlasten. Diese direkte Anbindung kann durch einen Vollausbau der Anschlussstelle Lenting in Verbindung mit einer Ortsumgehung von Lenting und Kösching erreicht werden.

Zur Realisierung wurden zunächst drei Wahllinien entwickelt, nämlich Wahllinie A und Wahllinien B I und B II. Die Wahllinien sind in der Unterlage 2 dargestellt. Für diese drei Wahllinien wurde von der Regierung von Oberbayern ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Dabei wurde in der landesplanerischen Beurteilung vom 01.09.1993 die Wahllinie B II positiv beurteilt. Gegen diese Wahllinie wurden v. a. seitens des Bayer. Bauernverbandes und des Marktes Kösching erhebliche Einwände vorgebracht.

Im Rahmen des Bauleitverfahrens zur 4. und 5. Änderung des Flächennutzungsplanes hat der Markt Kösching daraufhin eine alternative Trassenführung (Wahllinie B III) vorgeschlagen, die wesentlich von der raumgeordneten Trasse B II abweicht. Diese neue Trassenführung machte eine Ergänzung der landesplanerischen Beurteilung erforderlich. Entsprechend der ergänzenden landesplanerischen Beurteilung vom 08.07.1996 entspricht auch die Wahllinie B III den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, wenn folgende Maßgaben beachtet werden:

Der Hochwasserabfluss im Lentinger Bach und im Köschinger Bach darf durch die Straßenbaumaßnahme nicht nachteilig verändert werden. Der Abstand der Straße zum Lentinger Bach ist so groß zu wählen, dass von der Straßenböschungunterkante bis zur Böschungsoberkante des Baches ein mindestens 5 m breiter Uferstreifen verbleibt. Die mindestens 5 m breiten Uferstreifen sollen nach ökologischen Gesichtspunkten bewirtschaftet und im Flächennutzungsplan entsprechend gekennzeichnet werden.

Diese Wahllinie B III stellt die ursprünglich zur Planfeststellung beantragte Trasse der Umfahrung Lenting – Kösching dar. Für die durch die Tektur vom 18.04.2008 geänderte Trassenführung bedurfte es keines weiteren ergänzenden Raumordnungsverfahrens, da die Abweichung von der Wahllinie B III aus dem Blick der Raumordnung nicht wesentlich ist und die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 08.07.1996 ohne Weiteres eingehalten werden. Die Höhere Landespla-



nungsbehörde bestätigte, dass die Planung den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegensteht (Stellungnahme vom 28.05.2008).

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

Mit Schreiben vom 21.09.2004 beantragte das Straßenbauamt Ingolstadt die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der Umfahrung Lenting - Kösching im Zuge der Staatsstraße 2335.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 14.10.2004 bis 15.11.2004 bei der Gemeinde Lenting und vom 11.10.2004 bis 11.11.2004 beim Markt Kösching jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Lenting bis spätestens 30.11.2004, bei dem Markt Kösching bis spätestens 26.11.2004 oder der Regierung von Oberbayern unter Beachtung vorgenannter Fristen schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Auf den Abschluss verspäteter Einwendungen wurde hingewiesen.

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

- Gemeinde Lenting
- Markt Kösching
- Landratsamt Eichstätt
- Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt
- Bayer. Landesamt für Umweltschutz
- Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Archäologische Denkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege
- Bayerisches Forstamt Geisenfeld
- Forstdirektion Oberbayern-Schwaben
- Autobahndirektion Südbayern
- Landwirtschaftsamt Ingolstadt
- Wasserverband Kösching
- Bayerischer Bauernverband, Bezirksverband Oberbayern
- Direktion für Ländliche Entwicklung, Krumbach
- Vermessungsamt Ingolstadt
- Eisenbahnbundesamt München
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt-Nord
- Stadtwerke Ingolstadt Netze GmbH
- Deutsche Telekom AG
- E.ON Bayern AG, Regionalleitung Oberbayern
- E.ON Ruhrgas AG
- DB Energie GmbH
- DB Netz AG, Niederlassung Süd, Immobilien Management

- DB Services Immobilien GmbH
- Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle Süd
- COLT Telecom GmbH
- Deutsche Transalpine Ölleitung GmbH
- TÜV Industrie Service GmbH, Süd
- InterPark Management GmbH & Co. KG
- Zweckverband INTERPARK
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.

sowie den betroffenen Sachgebieten der Regierung von Oberbayern.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 26.10.2005 in Kösching erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, anerkannten Vereine sowie die Einwender wurden von dem Erörterungstermin mit Schreiben der Regierung vom 30.09.2005 benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte die ortsübliche Bekanntmachung in der Gemeinde Lenting und dem Markt Kösching jeweils am 10.10.2005. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und der abgegebenen Stellungnahmen erstellte das Staatliche Bauamt Ingolstadt die 1. Tektur vom 18.04.2008. Sie beinhaltet im Wesentlichen folgende Änderungen:

Die Planfeststellungsstrasse verläuft im Süden von Kösching ca. 150 bis 200 m weiter nördlich als die ursprünglich zur Planfeststellung beantragte Trasse. Während die Trasse ursprünglich südlich am Rande der Geländekuppe „Geisstall“ entlang verlief, führt sie nunmehr nördlich davon entlang eines bestehenden Feld- und Waldwegs. Zudem wurde das naturschutzfachliche Konzept zur Kompensation der mit der Planung verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft, insbesondere im Hinblick auf die Anforderungen, die sich aus § 42 Abs. 1 BNatSchG für besonders und streng geschützte Arten ergeben, geändert. Es wurden u. a. zusätzliche Ausgleichsflächen in die Planung aufgenommen.

Mit Schreiben vom 18.04.2008 legte der Vorhabensträger die geänderten Planunterlagen bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte die Fortführung des Planfeststellungsverfahrens.

Da sich die Planänderung ausschließlich auf das Gebiet des Marktes Kösching auswirkte, die einzelnen von der Planänderung erstmals oder schwerer Betroffenen jedoch insbesondere wegen der geänderten Lärmauswirkungen nicht abschließend bestimmt werden konnten, ohne einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand zu betreiben, wurden die Planunterlagen im Markt Kösching in der Zeit vom 14.05.2008 bis 13.06.2008 nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 06.05.2008 zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich ausgelegt. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderung beim Markt Kösching oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 27.06.2008 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Auf den Ausschluss verspäteter Einwendungen wurde hingewiesen.

Die Regierung von Oberbayern gab folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Vereinen Gelegenheit, zu der geänderten Planung Stellung zu nehmen:

- Gemeinde Lenting
- Markt Kösching
- Landratsamt Eichstätt
- Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt
- Bayer. Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Landwirtschaft und Forsten, Ebersberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten, Fürstenfeldbruck
- Autobahndirektion Südbayern
- Wasserverband Kösching
- Bayerischer Bauernverband, Bezirksverband Oberbayern
- Direktion für Ländliche Entwicklung, Krumbach
- Vermessungsamt Ingolstadt
- Eisenbahnbundesamt München
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt-Nord
- Stadtwerke Ingolstadt Netze GmbH
- Deutsche Telekom AG
- E.ON Bayern AG, Steuerung Kundencenter
- E.ON Ruhrgas AG
- DB Services Immobilien GmbH
- COLT Telecom GmbH
- Deutsche Transalpine Ölleitung GmbH
- TÜV Industrie Service GmbH, Süd
- InterPark Management GmbH & Co. KG
- Zweckverband INTERPARK
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.

sowie den betroffenen Sachgebieten der Regierung von Oberbayern.

Es wurden erneut Einwendungen erhoben. Ein erneuter Erörterungstermin wurde am 11.12.2008 in Kösching durchgeführt. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, anerkannten Vereine sowie die Einwender wurden von dem Erörterungstermin mit Schreiben der Regierung vom 10.11.2008 benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte die

ortsübliche Bekanntmachung in dem Markt Kösching am 14.11.2008. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Auf Antrag erhielten Rechtsanwalt Dr. Bösmeier und die Kanzlei Schönefelder Koske Ziegler die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft gevas humberg & partner vom März 2004 sowie deren Aktualisierung vom Juli 2007 sowie eine Leistungsfähigkeitsberechnung für den geplanten Kreisverkehr im Bereich der Realschule Kösching mit Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 29.12.2008 zur Kenntnis. Es wurde Ihnen anheim gestellt, sich zu den Unterlagen bis spätestens zum 16.01.2009 zu äußern. Äußerungen gingen bei der Regierung rechtzeitig am 14.01. und 15.01.2009 ein.

## **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 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung für die Staatsstraßenbaumaßnahme.

Staatsstraßen dürfen nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung von Oberbayern 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**

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Für die Umfahrung Lenting – Kösching im Zuge der Staatsstraße 2335 ergibt sich nach den landesgesetzlichen Regelungen keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Erst bei Erreichung der in Art. 37 BayStrWG definierten Schwellenwerte durch ein Straßenbauvorhaben ist eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Ihre Ermächtigungsgrundlage findet die Regelung des Art. 37 BayStrWG in § 3 d UVPG, der die Möglichkeit einräumt, Größen- und Leistungswerte als Voraussetzung für die UVP-Pflicht festzusetzen. Diese vom Bayer. Landesgesetzgeber bestimmten Werte werden von der Umfahrung Lenting – Kösching weit unterschritten, denn es handelt sich bei ihr um eine zweistreifige Staatsstraße mit einer Neubaulänge von ca. 4,110 km (Schwellenwert: 10 km).

Den Planunterlagen ist ein Variantenvergleich zur Umweltverträglichkeit des Büros Wolfgang Weinzierl – Landschaftsarchitekten – in der Fassung der 1. Tektur vom 18.04.2008 als Unterlage 16 nachrichtlich beigefügt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen finden Eingang in diesen Beschluss und werden in der fachplanerischen Abwägung berücksichtigt.

#### **1.3 Verfahren zur FFH-Verträglichkeit**

Mit der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) wurden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, ein Netz von Gebieten besonderer ökologischer Bedeutung einzurichten und unter Schutz zu stellen. Die FFH-Richtlinie wurde in deutsches Recht umgesetzt und zwar

in den §§ 32 ff BNatSchG/Art. 13b und 13c i. V. m. 49a BayNatSchG. Auf Einzelheiten ist hier nicht näher einzugehen, da durch den Bau der Umfahrung Lenting – Kösching keine Beeinträchtigungen – weder unmittelbare noch mittelbare - für Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung entstehen.

Im weiteren Untersuchungsraum für die Umfahrung Lenting - Kösching liegen drei Gebiete, die in der Entscheidung der Europäischen Kommission vom 13.11.2007, in der eine erste aktualisierte Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung festgelegt wurde, enthalten sind. Es handelt sich dabei um Nr. 7134-371 „Standortübungsplatz Ingolstadt - Hepberg“, Nr. 7136-304 „Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg und Nr. 7035-371 „Magerrasen auf der Albhochfläche im Landkreis Eichstätt“.

Das Gebiet Nr. 7134-371 liegt westlich der BAB A 9 und wird durch die östlich der BAB A 9 geplante Umfahrung Lenting – Kösching nicht beeinträchtigt. Das Gebiet Nr. 7136-304 befindet sich mindestens ca. 4 km südlich der Umfahrung und wird durch die bestehende B 16 a sowie durch Siedlungsbereiche und Gewerbegebiete von der Umfahrung getrennt. Das Gebiet Nr. 7035-371 liegt mindestens ca. 7 km von der Umfahrung entfernt.

#### **1.4 Tekturanhörung/Präklusion**

Die mit der Tektur vom 18.04.2008 vorgenommenen Änderungen an dem ursprünglichen Plan waren im Hinblick auf das Gesamtkonzept der Planung lediglich von untergeordneter Bedeutung. Sowohl die geringfügige Trassenverschiebung im mittleren Teilabschnitt der Straße als auch die Änderungen an der Konzeption zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft, insbesondere zum Schutz besonders geschützter Arten, haben das Gesamtkonzept des Vorhabens nicht berührt und die Identität des Vorhabens gewahrt. Das Planfeststellungsverfahren konnte mit einer Tektur fortgesetzt werden.

Die Planänderung ändert nichts am Fortbestand einer bereits eingetretenen Präklusion gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG. Nur solche Einwendungen sind insofern nicht ausgeschlossen, als sie sich auf die Gegenstände und die Reichweite der Planänderung beziehen. Alle Einwendungen gegen den Plan, die bereits gegen die ursprüngliche Planung hätten vorgebracht werden können, bleiben nach wie vor ausgeschlossen, denn nur für Einwendungen gegen die Planänderung haben wir das Anhörungsverfahren neu eröffnet (vgl. BVerwG, Ur. v. 27.10.1997, 11 VR 4/97 – juris, Rn. 13; BayVGh, B. v. 13.01.2004, 22 A 03.40034 – juris, Rn. 24). Darauf haben wir in der Bekanntmachung über die Fortsetzung des Anhörungsverfahrens zur Planänderung ausdrücklich hingewiesen.

Wir erachten daher alle Einwendungen, die im Verlauf des Anhörungsverfahrens gegen die Planänderung erhoben wurden, für präkludiert, wenn sie bereits gegen den ursprünglichen Plan hätten erhoben werden können, dies aber nicht rechtzeitig geschehen ist. Das betrifft beispielsweise Einwendungen, die von Rechtsnachfolgern von Grundeigentümern erhoben wurden, soweit deren Rechtsvorgänger keine Einwendungen gegen den ursprünglichen Plan erhoben hatten. Insofern haben die Rechtsnachfolger eine bereits präklusionsvobelastete Rechtsposition erworben (vgl. BVerwG, Ur. v. 27.10.1997, 11 VR 4/97 – juris, Rn. 10). Das betrifft des Weiteren auch Einwendungen von Betroffenen, deren Grundstücke durch die Planänderung anders als wie im ursprünglichen Plan vorgesehen betroffen werden, soweit sie Sachverhalte betreffen, die keinen Bezug zu den Gegenständen der Planänderung haben. Schließlich betrifft das auch Einwendungen solcher Einwendungsführer, für deren Belange die Planänderung keine unmittelbaren Folgen gehabt hat (vgl. BVerwG, Ur. v. 08.07.1998, 11 A 30/97 – juris, Rn. 18).

Bei der Abwägung privater Belange einzelner Einwendungsführer unter C.2.4.2 ff. wird nochmals auf die Beurteilung der Präklausion von Einwendungen im Besonderen eingegangen.

## **2. Materiell-rechtliche Würdigung**

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

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellten Straßenplanungen entsprechen den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, sind auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigen die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleit-sätze, Gebote und Verbote und entsprechen schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### **2.2 Planrechtfertigung**

#### **2.2.1 Erforderlichkeit der Umfahrung Lenting - Kösching**

Die Planrechtfertigung ist dem Fachgesetz – dem BayStrWG – zu entnehmen. Sie ist danach gegeben, wenn die Maßnahme gemessen an den Zielen der Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 und 9 Abs. 1 BayStrWG vernünftigerweise geboten ist. Nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG bilden die Staatsstraßen zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz, das dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt ist. Nach Art. 9 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten.

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr, insbesondere den Durchgangsverkehr, leistungsfähig und sicher bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Seite 5 ff.). Soweit diese Notwendigkeit im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Zudem wurden alternative Verkehrskonzepte, einschließlich der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und ein verstärkter Ausbau und die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene gefordert. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltem Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Baumaßnahme. Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden.

Die für den Bau der Umfahrung Lenting - Kösching sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Überwindung entgegenstehender Eigentumsrechte und sonstiger Belange. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Im Einzelnen ergibt sich die Erforderlichkeit des Baus der Umfahrung Lenting - Kösching aus folgenden Überlegungen:

#### **2.2.2 Planungsziele**

Planungsziel ist es, durch den Bau der Umfahrung Lenting - Kösching die Leistungsfähigkeit der St 2335 als hochrangige überregionale Straßenverbindung in diesem Bereich zu verbessern.

Die Umfahrung Lenting – Kösching ist Bestandteil des Ring- und Tangentensystems um den Verdichtungsraum Ingolstadt. Sie verbindet die Autobahn BAB A 9 mit der Staatsstraße 2231 und mit der Bundesstraße B 16 a, die in östliche Richtung führen. Die Umfahrung Lenting – Kösching stellt eine wesentliche Säule des Verkehrsnetzes

um Ingolstadt dar, die den Durchgangsverkehr, der von Norden und Osten dem Verdichtungsraum Ingolstadt zufließt, tangential abzuleiten vermag. Durch die Umfahrung der Orte Lenting und Kösching werden deren Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr, insbesondere von Schwerverkehr, entlastet. Die Benutzung der St 2335 wird für den Verkehr deutlich attraktiver. Die Ortsdurchfahrten sind derzeit geprägt von direkten Erschließungen anliegender Grundstücke, Anbau von Gebäuden und zahlreichen Verknüpfungen mit dem untergeordneten Straßennetz. Im Vergleich zur heutigen Situation wird sich die Fahrzeit auf der St 2335 verringern.

Mit der Planung wird zudem das Ziel verfolgt, die Verkehrssicherheit auf der Staatsstraße 2335 zu verbessern. Derzeit führt die St 2335 durch die Orte Lenting und Kösching. Hier kommt es naturgemäß zu Konflikten mit „schwachen“ Verkehrsteilnehmern wie Radfahrern und Fußgängern. Die Entlastung der Ortsdurchfahrten, insbesondere vom Schwerverkehr, wird zur Verringerung des Gefährdungsrisikos führen.

Mit der Entlastung der Ortsdurchfahrten von Lenting und Kösching zielt die Planung nicht nur auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit ab, sondern auch auf die Entlastung der Bevölkerung von schädlichen Umwelteinwirkungen, die vom Durchgangsverkehr, insbesondere vom Schwerverkehr, hervorgerufen werden.

Planungsziel ist auch, den überörtlichen Verkehr zwischen den Anschlussstellen der BAB A 9 Ingolstadt-Nord und Lenting besser zu verteilen. Derzeit besitzt die Anschlussstelle Lenting lediglich eine Verbindung mit dem überörtlichen Straßennetz, das westlich der Autobahn liegt. Um auf die östlich der BAB 9 liegenden weitergehenden Straßenverbindungen zu gelangen, muss der Verkehr durch die Orte Lenting und Kösching fahren, was die Ausfahrt für den Durchgangsverkehr unattraktiv macht. Der Bau der Umfahrung soll, wie bereits ausgeführt, die Tangentenfunktion der St 2335 verbessern. Infolge der Verbesserung dieses Straßenzugs werden sich Verkehre von der AS Ingolstadt-Nord auf die AS Lenting verlagern. Insbesondere die zahlreichen Gewerbegebiete auf der Ostseite der Autobahn (Interpark, FOC-Ingolstadt, Petroplus-Raffinerie, Gewerbegebiet IN Nord-Ost), die weiträumige Verkehre anziehen, bedürfen zweier leistungsfähiger Anbindungen an die Autobahn.

Es handelt sich um zulässige Planungsziele. Das BVerwG hat anerkannt, dass eine Bundesfernstraße nicht nur gebaut werden darf, wenn sie vorwiegend dem weiträumigen Verkehr dient, sondern auch wenn sie zur Stärkung der allgemeinen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und zur Entlastung des regionalen Straßennetzes vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, 4 A 11/02 – juris). Gleiches muss erst recht für den Bau von Staatsstraßen gelten, insbesondere für die Umfahrung Lenting – Kösching, die der Stärkung des Straßennetzes dient, das den weiträumigen und den Durchgangsverkehr im Großraum Ingolstadt verteilt.

## 2.2.3 Straßen- und Verkehrsverhältnisse

### 2.2.3.1 Derzeitiger Zustand

Die bestehende St 2335 stellt einen regional bedeutsamen Straßenzug dar, der das Ring- und Tangentensystem um den Verdichtungsraum Ingolstadt optimiert und den überregionalen Verkehr im Verdichtungsraum sortiert und umlenkt. Das betroffene Gebiet wird derzeit von drei Hauptverkehrsbeziehungen belastet:

Verkehr aus dem Raum Kelheim/Abensberg/Neustadt a. d. Donau/Vohburg nach Ingolstadt bzw. zur Anschlussstelle Ingolstadt Nord der BAB A9 über die B16 a,

Verkehr aus dem Raum Mindelstetten/Altmannstein/Riedenburg nach Ingolstadt über die St 2231 und

Verkehr aus dem Raum Kösching/Oberdolling Richtung Ingolstadt und zur Anschlussstelle Lenting der BAB A9 über die EI34 bzw. St 2335/St 2229.

Belastungen des Straßennetzes ergeben sich zudem aus zahlreichen Gewerbeansiedlungen von überregionaler Bedeutung. Auf dem ehemaligen Gelände der Shell



AG entstand Anfang der Neunziger Jahre der Gewerbepark „Interpark“. Die Stadt Ingolstadt erschloss südlich der Petroplus-Raffinerie das Gewerbegebiet „Ingolstadt Nord-Ost“, in dem das sog. Factory Outlet Center“ eröffnet wurde. Daneben belasten die St 2335 Verkehre zu den Lebensmittelmärkten, die zwischen Lenting und Kösching entstanden sind und noch geplant werden.

Die Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik „gevas humberg & partner“ hat im März 2004 eine Verkehrsuntersuchung zur Umfahrung Lenting – Kösching erstellt. Grundlage der Untersuchung bildete das Verkehrsmodell Ingolstadt aus dem Jahre 1999/2000 sowie eigens im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführte Erhebungen im Untersuchungsraum. So wurden zur Aktualisierung des Verkehrsmodells der Stadt Ingolstadt Verkehrszählungen und –befragungen auf der St 2335 zwischen Lenting und Kösching (10.12.2003) sowie am „Interpark“ (05.02.2004) durchgeführt. Der daraus abgeleitete Analysefall, der den werktäglichen Tagesverkehr darstellt, wurde zusätzlich geeicht durch einen Vergleich mit den aus den amtlichen Verkehrszählungen ermittelten Zahlen des werktäglichen DTV. Wegen des in den vergangenen Jahren im Markt Kösching, insbesondere in der Ortsdurchfahrt der St 2335, zu beobachtenden starken Anstiegs der Lkw-Verkehre, wurde die Verkehrsuntersuchung im Jahre 2007 aktualisiert. Die Ergebnisse des Analysefalls ergaben für die St 2335 folgende Belastungen im Jahre 2007 (alle im Folgenden angegebenen Verkehrszahlen sind gerundet):

In der Ortsdurchfahrt von Lenting ist eine Verkehrsmenge von 12.500 Kfz/24h bis zu 13.300 Kfz/24 h zu verzeichnen. In der Ortsdurchfahrt von Kösching wird die St 2335 im westlichen Teil von 13.800 bis 14.800 Kfz/24h, im östlichen Teil von 6.000 bis 9.100 Kfz/24h befahren. Die Verkehrsbelastung der St 2335 zwischen Lenting und Kösching liegt damit bereits aktuell wesentlich über der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) der Staatsstraßen in Bayern. Der Durchschnitt betrug in Bayern im Jahr 2005 auf Staatstraßen 3.822 Kfz/24h.

#### 2.2.3.2 Künftiger Zustand

In der aktualisierten Verkehrsuntersuchung von „gevas humberg & partner“ aus dem Jahre 2007 wurde die zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastung ohne Realisierung der Umfahrung Lenting – Kösching (sog. Prognose-Nullfall) und mit ihrer Realisierung (sog. Prognose-Planfall) für das Jahr 2020 ermittelt. Den dafür notwendigen prognostischen Berechnungen wurde neben dem Analysefall auch der Prognose-Nullfall, der im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Ingolstadt ermittelt wurde, zugrunde gelegt. Der Verkehrsentwicklungsplan enthält eine mit den Landkreisen und Gemeinden der Region 10 abgestimmte Prognose der Strukturdaten, die für das Jahr 2015 berechnet wurden. Da für die zu ermittelnde künftige Verkehrsbelastung der St 2335 als Prognosehorizont jedoch das Jahr 2020 angenommen wird, wurden die Modelldaten des Verkehrsentwicklungsplans von dem Prognosehorizont 2015 auf den Horizont 2020 hochgerechnet. Dabei wurden auch zukünftige Veränderungen des Gebietes, in dem die St 2335 verläuft, miteinbezogen, die der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Ingolstadt noch nicht enthalten hat. Darunter fallen:

- Die Vergrößerung der genutzten Fläche des „Interparks“, der sich in den nächsten Jahren nach Angaben der InTerPark Management GmbH gegenüber heute mit ca. 350.000 m<sup>2</sup> um rund 830.000 m<sup>2</sup> auf insgesamt ca. 1.180.000 m<sup>2</sup> vergrößern wird;
- Die Verwirklichung des Factory Outlet Centers;
- Die Fertigstellung der Nordumgehung Gaimersheim;
- Die Realisierung der derzeit am geplanten Kreisverkehr der Umfahrung mit der St 2335 zwischen Lenting und Kösching geplanten weiteren zwei Lebensmittelmärkte (wie in Unterlage 1, Seite 9, Abbildung 3 dargestellt);
- Die Fertigstellung der Ostumfahrung Hepberg;

- Die Sanierung der derzeit minder tragfähigen Brücke (Beschränkung auf 15 t) auf der Kreisstraße EI 34 in Höhe Desching zur Schaffung der vollen Tragfähigkeit.

Ohne den Bau der Ortsumfahrung Lenting – Kösching (Prognose-Nullfall) ergeben sich für die St 2335 in der Ortsdurchfahrt von Lenting Verkehrsmengen zwischen 16.700 und 17.600 Kfz/24h. Für die Ortsdurchfahrt von Kösching werden im westlichen Bereich zwischen 16.900 und 17.100 Kfz/24h, im östlichen Bereich zwischen 8.600 und 10.300 Kfz/24h erwartet. Die Kreisstraße EI 34 weist südlich und nördlich der geplanten Kreuzung mit der Umfahrung Lenting - Kösching eine Belastung von 6.800 Kfz/24h auf, die sich aufteilt in 3.000 Kfz/24h im Bereich Wohngebiets am Hohlweg und 3.800 Kfz/24h, die auf der Kreisstraße verbleiben. Die Ortsdurchfahrt der Kreisstraße EI 34 im Osten von Kösching wird von 6.200 bis 6.900 Kfz/24h befahren. Die von Norden nach Kösching führende Kreisstraße EI 37 weist eine Belastung von 7.900 bis 8.300 Kfz/24h auf (vgl. Unterlage 1, Seite 14, Abb. 7). Für die verkehrliche Wirkung der Umfahrung Lenting – Kösching sind neben den vorgenannten Straßen auch die Staatsstraße 2229 und die Kreisstraße EI 18 von Bedeutung, die die Gemeinde Lenting von Nord nach Süd bzw. West nach Ost durchqueren. Im Prognose-Nullfall ist mit einer Verkehrsbelastung von 9.600 Kfz/24h auf der St 2229 und von 4.500 auf der EI 18 zu rechnen.

### 2.2.3.3 Be- und Entlastungswirkungen durch die Umfahrung Lenting - Kösching

Die Umfahrung Lenting – Kösching wird nach der Verkehrsuntersuchung im Prognose-Planfall im Jahre 2020 eine Verkehrsbelastung von 13.300 Kfz/24h zwischen der Anschlussstelle BAB A 9 und der Ortsumfahrung Hepberg sowie 14.000 Kfz/24h im weiteren Verlauf bis zur Kreuzung mit der St 2335 aufweisen. Zwischen den Kreuzungen mit der St 2335 und der Kreisstraße EI 34 wird eine Verkehrsmenge von 8.200 Kfz/24h prognostiziert. Zwischen letztgenannter Kreuzung und dem Anschluss der Dieselstraße werden 6.700 Kfz/24h fahren, im weiteren Verlauf 2.900 Kfz/24h bis zum Anschluss an die St 2335 südlich von Kösching (vgl. Unterlage 1, Seite 15, Abb. 8).

Durch die Umfahrung Lenting - Kösching verringert sich in der Ortsdurchfahrt Lenting die Verkehrsbelastung auf der St 2335 im Vergleich zum Prognose-Nullfall um bis zu 4.900 Kfz/24h oder 28 %. Daneben verringert sich die Belastung der Ortsdurchfahrten von Lenting im Zuge der St 2229 und der Kreisstraße EI 18 um 3.800 Kfz/24h oder 40% bzw. um 2.000 Kfz/24h oder 44%. Für den Markt Kösching bedeutet der Bau der Umfahrung, dass im Zuge der St 2335 der Verkehr im westlichen Bereich der Ortsdurchfahrt um 800 Kfz/24h oder 5% zunimmt bzw. nahezu unverändert bleibt und ab der Einmündung der Kreisstraße EI 37 ostwärts um 600 Kfz/24h oder 6% abnimmt. Die Ortsdurchfahrten von Kösching im Zuge der Kreisstraßen EI 37 und EI 34 werden um wenige hundert Fahrzeuge teils zusätzlich belastet teils entlastet (vgl. Unterlage 1, Seite 15, Abb. 8).

Im Verfahren wurde die Verkehrsprognose für die Umfahrung Lenting - Kösching angezweifelt. Die Verkehrsuntersuchung von 2004 sei schon veraltet und basiere auf anderen, nochmals wesentlich älteren Unterlagen. Die dem Verkehrsmodell zugrunde gelegten Annahmen zur weiteren Entwicklung des von der Umfahrung betroffenen Gebiets, insbesondere die weitere Entwicklung des „Interparks“, seien zweifelhaft. Zudem werde außer Acht gelassen, dass die Treibstoffkosten zukünftig steigen würden und daher von weniger Fahrzeugbewegungen auszugehen sei. Sog. „Mautpreller“ oder „Mautflüchtlinge“ müssten berücksichtigt werden, die von der A 9 über die B 16A und die B 16 zur A 93 fahren könnten. Wir halten die Kritik an der Verkehrsprognose für nicht gerechtfertigt. Einer Prognose wohnen naturgemäß Unsicherheiten inne. Die Verkehrsprognose ist jedoch unseres Erachtens methodisch einwandfrei und auch in der Sache vernünftig. Dass sie auf älterem Datenmaterial aufbaut, welches jedoch auf der Basis jeweils neuer Bestandsdaten analysiert und wiederkehrend aktualisiert worden ist, lässt keine methodischen Fehler erkennen (vgl. BayVGh, Urt. v. 30.11.2008, 9 N 05.112 – juris, Rn. 84 ff.). Der Prognose

zugrunde gelegte Entwicklungen im Raum Ingolstadt/Lenting/Kösching wurden bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens realisiert, wie z. B. der Bau der Realschule am geplanten Kreisverkehr der St 2335, der Bau eines Holzkompetenzzentrums mit einer Fläche von ca. 32 ha im „Interpark“ sowie die Errichtung des Factory-Outlet-Centers. Die wirtschaftliche Entwicklung im Raum Ingolstadt erachten wir als äußerst dynamisch. Die weitere Entwicklung der Treibstoffpreise kann derzeit nur vermutet werden. Ob eine weitere Steigerung eintritt, die zu einer signifikanten Verringerung des Verkehrsaufkommens führen wird, kann unseres Erachtens nicht mit ausreichender Wahrscheinlichkeit prognostiziert werden und in eine Verkehrsprognose einfließen. Unsere Gesellschaft ist auf Mobilität angewiesen. Alternative Antriebsarten sind bis zum Prognosejahr 2020 ebenso wenig ausgeschlossen, wie steuerliche Maßnahmen zur Verbilligung des Treibstoffs u. v. m. Zudem gehen wir davon aus, dass das Verkehrsaufkommen gerade in wirtschaftlich dynamischen Räumen – wie im Raum Ingolstadt – unabhängiger von den Treibstoffkosten ist als in ländlichen Gebieten. Der pauschale Hinweis auf sog. „Mautpreller“ ist nicht geeignet, Zweifel an der Verkehrsprognose zu erregen. Die Verkehrsprognose berücksichtigt die erheblichen Gewerbeansiedlungen. Dafür, dass die Umfahrung Lenting – Kösching sog. „Mautflüchtlinge“ anziehen könnte, lassen sich aus verkehrlicher Sicht keine Anhaltspunkte erkennen. Der Vergleich der amtlichen Verkehrszählungen aus den Jahren 2000 und 2005 an der B 16a in Höhe Mailing (Stadt Ingolstadt) zeigt, dass der Schwerverkehrsanteil am durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von 1.148 Lkw/24h auf 1.108 Lkw/24h gesunken ist. Eine Zunahme von sog. „Mautflüchtlingen“ auf dieser Bundesstraße, die im Anhörungsverfahren von Einwendungsführern explizit als mögliche Route für „Mautflüchtlinge“ genannt wurde, kann den amtlichen Feststellungen bisher jedenfalls nicht entnommen werden. Für sog. „Mautpreller“ würde sich die Zufahrt zur A 9 über die Umfahrung Lenting – Kösching anstelle der Zufahrt über die B 16a zudem auch nicht lohnen, denn die eingesparten Mautkosten wären lediglich gering. Der Zeitaufwand wäre über die Umfahrung dagegen größer, denn die Fahrzeuge müssten einige plangleiche Kreuzungen überwinden. Der Weg auf der B 16a über direkte und sehr zügig befahrbare Rampen ist im Gegensatz dazu deutlich schneller.

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

### **2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung**

Unter B 2.2 wurden die raumordnerischen Ziele und Grundsätze dargestellt, die im Allgemeinen und im Speziellen für den Untersuchungsraum zutreffen. Die Umfahrung Lenting – Kösching steht im Einklang mit den relevanten Zielen und Grundsätzen der Raumordnung.

Der Bau der Umfahrung Lenting – Kösching bewirkt die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Lenting und Kösching zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder belästigenden Luftverunreinigungen und Lärmeinwirkungen. Damit werden die Wohnumfeldbedingungen der ortsansässigen Bevölkerung durch den erheblichen Abbau von Lärm- und Abgasemissionen und Trennwirkungen an den Ortsdurchfahrten der St 2335 verbessert. Dies trifft in besonderem Maße auf die Gemeinde Lenting zu, deren Ortsdurchfahrten durch die Umfahrung massiv entlastet werden. Nach der Stellungnahme des Bayer. Landesamts für Umweltschutz vom 25.10.2004 (Az. 2/2-4354-13036/2004) kann auch für die Ortsdurchfahrt von Kösching trotz der oben dargestellten geringen Veränderung der Verkehrszahlen davon ausgegangen werden, dass sich die Umfahrung Lenting – Kösching schalltechnisch günstig auf die Verkehrszusammensetzung in Kösching auswirkt, weil im Allgemeinen der Quell- und Zielverkehr auf Gemeindestraßen, welcher weiterhin in der Ortsdurchfahrt abgewickelt werden wird, nachts einen wesentlich geringeren Schwerverkehrsanteil aufweist als Durchgangsverkehre auf Landes-, Kreis- oder Gemeindeverbindungsstraßen (vgl. RLS-90, Tabelle 3).

Ferner wird durch den Neubau der Umfahrung Lenting - Kösching auch die Anbindung der zahlreichen überregional bedeutsamen Gewerbegebiete, insbesondere des „Interparks“ an die Autobahn verbessert.

Zudem werden die Verkehrsverhältnisse im Bereich des Oberzentrums Ingolstadt durch den Ausbau der St 2335 als Teil der hoch belasteten Radial- und Tangentialstraßen verbessert und der nicht zentrumsorientierte Verkehr um die dicht besiedelten innerstädtischen Gebiete gelenkt. Mit der Umfahrung Lenting – Kösching wird auch der Ost-West-Verkehr um die nördlichen Siedlungsbereiche des Oberzentrums Ingolstadt gelenkt.

Die Umfahrung Lenting - Kösching tangiert gemäß Regionalplan Ingolstadt das landschaftliche Vorbehaltsgebiet „Hochalbm“ (RP 10 B I Z 8.2, Z 8.3) sowie den regionalen Grünzug „Schuttal und Bachtäler bei Ingolstadt“ (RP 10 B I Z 9.1, Z 9.2). In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten kommt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht zu. Dieses besondere Gewicht ist bei der Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Einzelfall zu berücksichtigen (RP 10 B I Z 8.2). Regionale Grünzüge sollen durch Siedlungsvorhaben und größere Infrastrukturmaßnahmen nicht unterbrochen werden. Planungen und Maßnahmen sollen im Einzelfall möglich sein, soweit die jeweilige Funktion nicht entgegensteht (RP 10 B I Z 9.1). Die im Regionalplan enthaltenen Ziele und Grundsätze über die Natur und Landschaftsentwicklung stehen der Umfahrung Lenting – Kösching nicht entgegen. Die widerstreitenden Ziele des Regionalplans, Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur im Norden Ingolstadts einerseits und Berücksichtigung der besonderen Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in diesem Raum andererseits, führen nicht dazu, die Umfahrung als mit den Erfordernissen der Raumordnung unvereinbar anzusehen. Die landesplanerische Beurteilung vom 08.07.1996 (Az. 800-8255-EI-3/91) hat die ursprünglich dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Linie unter Maßgaben als positiv bewertet. Die Maßgaben werden, soweit sie sich an den Vorhabensträger wenden, in der Planung durch entsprechende Trassierung, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen bzw. in den Auflagen dieses Beschlusses berücksichtigt. Die durch die Tektur ins Verfahren eingebrachte geringfügig veränderte Trassierung sowie das geänderte Ausgleichskonzept minimieren die Eingriffe in wertvolle Naturbereiche nochmals deutlich. Die Höhere Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern erachtet das Bauvorhaben in seiner planfestgestellten Gestalt für konform mit den Zielen der Landes- und Regionalplanung (vgl. Stellungnahme vom 28.05.2008).

### 2.3.2 Planungsvarianten

Teil der fachplanerischen Abwägung ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. BVerwG, Urt. v. 31.1.2002, Az. 4 A 15/01 – juris, Rn. 73). Es sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsalternative darf von der Planungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.3.1998, Az. 4 A 7/97 – juris m.w.N.). Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (BVerwG, Urt. v. 26.03.98, Az 4 A 7/97 – juris, Rn. 19). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt (z. B. Raumordnungsverfahren) diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (BVerwG v. 26.06.1992, DVBl 92, 1435; BVerwG v. 16.8.95, BayVBl. 96, 182; BVerwG 25.1.96, DVBl 1996, 677; BVerwG 26.03.98 - 4 A 7/97 - A 241, juris m.w.N.). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z.B. Kostengesichts-

punkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planungen nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG v. 26.2.1992, 4 B 1-11.92, DVBl 92,1435).

Neben der sog. „Nullvariante“ wurden folgende von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planungsbehörde für vertretbar gehaltenen Alternativtrassen (Wahllinien) geprüft und in die Abwägung eingestellt:

#### 2.3.2.1 Nullvariante

Eine Null-Variante, also der Verzicht auf das Vorhaben oder evtl. der Ausbau der St 2335 auf Bestand, wird verworfen. Die mit der Planung verfolgten Planungsziele wären durch einen Ausbau der bestehenden St 2335 nicht erreichbar. Die für die Bewältigung des Verkehrs im Verdichtungsraum Ingolstadt erforderliche Stärkung der Radial- und Tangentialstraßen würde nicht eintreten. Der gewünschte Entlastungseffekt für die stark belasteten Ortsdurchfahrten wäre nicht zu erreichen. Die Anschlussstelle Lenting bliebe nach wie vor unvollständig. Der Verkehr von der Anschlussstelle in Richtung Kösching und die überregional bedeutsamen Gewerbegebiete, insbesondere den „Interpark“ mit seinen Nutzungen, müsste weiterhin die Ortsdurchfahrten von Lenting und Kösching passieren.

#### 2.3.2.2 Wahllinie A

In der Wahllinie A ist die Anbindung des Interparks an die BAB A9 über eine neu zu errichtende Anschlussstelle zwischen den bestehenden Anschlussstellen Ingolstadt-Nord und Lenting vorgesehen. Zusätzlich beinhaltet die Wahllinie A die Verbindungsspanne zwischen Staatsstraße 2335 und AS Lenting (ca. 1,0 km) durch das Gewerbegebiet Lenting Ost. Die Trasse beginnt am nordwestlichen Eckpunkt des Gewerbegebietes „Interpark“ und verläuft in Anlehnung an einen bestehenden Feldweg in westlicher Richtung. Die Kreisstraße EI34 wird ungefähr bei Bau-km 0,4 gekreuzt. Auf einer Länge von ca. 1,5 km lehnt sich Wahllinie A an die Trasse der bestehenden Kreisstraße an. Südlich der Siedlung Desching wird die Kreisstraße EI34 wieder verlassen. Die Wahllinie A folgt der Gemeindeverbindungsstraße Siedlung Desching – Lenting und endet an der Bundesautobahn A9 München - Nürnberg. Dort wäre eine völlig neue Anschlussstelle zu bauen, die aber keinen Anschluss nach Westen erhalten sollte. Zur bestehenden Anschlussstelle Ingolstadt-Nord beträgt der Abstand dieser neuen Anschlussstelle ca. 2,1 km und zur bestehenden Anschlussstelle Lenting ca. 2,4 km. Zur Erschließung des bestehenden Gewerbegebietes Lenting ist zusätzlich zu diesem Straßenbau eine Verbindungsspanne von der Autobahnanschlussstelle Lenting nach Süden zur St 2335 geplant. Diese Verbindungsspanne beginnt am bestehenden Knotenpunkt Bahnhofstraße (Staatsstraße 2335) mit dem Hepberger Weg und verläuft in nördlicher Richtung durch das Gewerbegebiet Lenting-Ost zur Autobahnanschlussstelle Lenting.

Die Wahllinie A ist bereits aufgrund einer Grobanalyse zu verwerfen. Sie würde den Bau einer weiteren Anschlussstelle an der BAB A9 erforderlich machen und die verkehrlich unbefriedigende Situation der bestehenden halben Anschlussstelle Lenting im Wesentlichen unverändert lassen. Das Staatsstraßennetz würde ungünstig aufgebrochen werden, denn die bestehende St 2335 zwischen dem Interpark und Lenting würde durch die Wahllinie A ersetzt werden, ohne dass diese Wahllinie eine eigene Verknüpfung mit den Staatsstraßen westlich der Autobahn erhielte. Die Autobahn müsste diese Verbindung herstellen, was Art. 3 Nr. 1 BayStrWG zwar grundsätzlich für zulässig erachtet. Allerdings könnte sie die Verbindungsfunktion nur für den von Osten in Richtung Westen fahrenden Verkehr auf der St 2335 übernehmen, der an der neuen Anschlussstelle auf die A9 auffahren und an der AS Lenting abfahren könnte. Der von Westen über die St 2335 kommende Verkehr müsste dagegen

weiterhin entweder über den bestehenden Straßenzug der St 2335 durch Kösching in Richtung Osten fahren oder über den großen Umweg der Autobahn und die Bundesstraße B 16a und die St 2231 zum Interpark oder weiter zur St 2335 Richtung Großmehring fahren. Das System der Ring- und Tangentialstraßen würde mit der Wahllinie A nicht gestärkt und der Verkehr könnte nicht besser zwischen den Anschlussstellen Lenting und Ingolstadt-Nord verteilt werden. Damit würden wesentliche mit der Planung verfolgte Planungsziele mit der Wahllinie A verfehlt. Die Wahllinie A wurde bereits in der landesplanerischen Beurteilung vom 01.09.1993 als den Erfordernissen der Raumordnung nicht entsprechend bewertet.

### 2.3.2.3 Wahllinie B I, Wahllinie B II

Ausgehend von der Autobahnanschlussstelle Lenting verläuft die Wahllinie BI in östlicher Richtung. Nach etwa 1,1 km quert sie höhengleich die stillgelegte Bahnlinie Ingolstadt – Altmannstein. Anschließend schwenkt die Trasse nach Süden und kreuzt die bestehende St 2335 östlich des bestehenden Gewerbegebietes Lenting bei Bau-km 1+250. Die bestehende St 2335 wird an die neue Umfahrung in Form eines Kreisverkehrs angeschlossen. Die Wahllinie verläuft dann weiter in südöstlicher Richtung. Bei Bau-km 2+550 wird nördlich von Desching der Köschinger Bach überquert. Im weiteren Verlauf kreuzt sie bei Bau-km 2+750 die Kreisstraße EI 34 in einem Verkehrskreis. Die bestehende Kreisstraße EI 34 wird an diesen Kreisverkehrsplatz angeschlossen. Die Baumaßnahme führt über den bestehenden Kreisverkehrsplatz im Gewerbegebiet „Interpark“ (Dieselstrasse) und endet am ebenfalls bestehenden Kreisverkehrsplatz im Gewerbegebiet „Interpark“.

Die Gesamtlänge der Baumaßnahme beträgt ca. 3900 m.

Die Trasse der Wahllinie BII beginnt ebenfalls an der Autobahnanschlussstelle Lenting und ist bis zur Kreuzung mit der bestehenden St 2335 (östlich des bestehenden Gewerbegebietes Kösching-West) identisch mit der Wahllinie BI. Danach schwenkt die Trasse nach Osten, womit ein näheres Heranrücken an den südlichen Ortsrand des Marktes Kösching verbunden ist. Diesem Verlauf folgend wird bei Bau-km 2+350 der Köschinger Bach im Abschnitt Stoll-/Blaumühle gequert. Die Trasse schwenkt nun in südliche Richtung und kreuzt bei Bau-km 2+700 die bestehende Kreisstraße EI 34. Die Kreisstraße EI 34 wird mit einem Kreisverkehrplatz an die neue Umgehungsstraße angeschlossen. Die Baumaßnahme führt über den bestehenden Kreisverkehrsplatz im Gewerbegebiet „Interpark“ (Dieselstrasse) und endet am ebenfalls bestehenden Kreisverkehrsplatz im Gewerbegebiet „Interpark“.

Die Gesamtlänge der Baumaßnahme beträgt ca. 3900 m.

Beide Wahllinien werden als Planungsalternativen verworfen. Sie stellen sich im Vergleich zur Planlösung als deutlich weniger geeignet dar, das Planungsziel der Entlastung der Bevölkerung von schädlichen Umwelteinwirkungen zu erreichen. Sie würden beide nahe an den Wohngebieten im Westen und Südwesten Köschings verlaufen und ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete führen. Mit Hilfe von aktiven Lärmschutzanlagen könnten die Grenzwerte der 16. BImSchV lediglich eingehalten werden, wogegen die Planfeststellungslösung durch ihre Trassierung bereits geeignet ist, ohne solche Maßnahmen die Grenzwerte deutlich zu unterschreiten. Die erforderlichen Lärmschutzanlagen würden eine Länge von ca. 400 bis 500 m und eine Höhe von 4 bis 5 m aufweisen. Der Ort Kösching würde im Westen durch den Lärmschutzwall riegelartig durchtrennt, wodurch Beeinträchtigungen für das Ortsbild entstünden. Die benachbarten Wohngrundstücke würden durch den Wall auf ihrer West- und Südwestseite ebenfalls optisch beeinträchtigt. Die Wahllinie B II durchschneidet zudem massiv die Nord-Süd ausgerichteten landwirtschaftlichen Flächen im Süden Köschings. Während des laufenden Planfeststellungsverfahrens wurde infolge der baulichen Entwicklung des Marktes Kösching die ursprünglich vorhandene Baulücke im Gewerbegebiet, welches im Westen an das Wohngebiet „Wolfsdrossel“ anschließt,

geschlossen. Die beiden Wahllinien müssten daher in großem Umfang gewerblich bebautes und genutztes Land in Anspruch nehmen. Damit wären massive Eingriffe in Eigentumsrechte und große finanzielle Aufwendungen verbunden.

#### 2.3.2.4 Wahllinie B III (ursprüngliche Planfeststellungstrasse)

Die Wahllinie B III stellt die ursprünglich zur Planfeststellung beantragte Trasse dar. Sie ist weitgehend identisch mit der unter B.1 beschriebenen Planfeststellungstrasse, worauf insoweit verwiesen wird. Im Süden von Kösching verläuft die Wahllinie B III im Vergleich zur Planfeststellungstrasse bis zu ca. 220 m weiter entfernt von der Wohnbebauung entlang des Lentinger Bachs. Sie führt südlich der Anhöhe „Geisstall“ entlang, während die Planfeststellungstrasse nördlich daran vorbeiführt. Der Köschinger Bach wird ca. 60 m weiter südlich gequert (vgl. Unterlage 3-T).

Im Vergleich zur festgestellten Planung drängt sich die Wahllinie B III nicht als vorzugswürdig auf. In der Abwägung messen wir dem Schutz der Wohnbevölkerung vor schädlichen Umwelteinwirkungen und dem Natur- und Artenschutz das größte Gewicht zu. Daneben ist der Belang der Landwirtschaft von großer Bedeutung. Alle übrigen Belange stehen gleichrangig nebeneinander und sind von mittlerer Bedeutung. Die mit der Planung verfolgten Ziele werden sowohl von der Planfeststellungstrasse als auch von der Wahllinie B III erreicht.

Der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG macht die Wahllinie B III nicht vorzugswürdig. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. § 50 Satz 1 BImSchG enthält einen Planungsgrundsatz, der sich als objektiv-rechtliches Gebot an die für die Planungsentscheidung zuständige Stelle wendet. In der Rechtsprechung ist der Trennungsgrundsatz als Abwägungsdirektive oder Optimierungsgebot anerkannt, das im Übrigen in der Abwägung überwunden werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073/04 – juris, Rn. 164; BayVGH, Urteil vom 30.10.2007, 8 A 06.40024 – juris, Rn. 91). Im Rahmen des gesetzlichen Lärmschutzsystems kommt dem Trennungsgrundsatz die Aufgabe zu, durch räumliche Trennung unverträglicher Nutzungen eine Grobsteuerung vorzunehmen. Dieser Schutz gegen Verkehrslärm greift auch bereits auf der Ebene der Lärmvermeidung und – vorsorge unterhalb der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ein (vgl. BayVGH, aaO, Rn. 93; BVerwG, Urteil vom 28.1.1999, 4 CN 5/98 – juris). Als Orientierungswert, anhand dessen die Optimierung der Lärmvorsorge bewertet werden kann, halten wir den Wert von 43 dB(A) nachts für geeignet. Diesen Wert hat die Rechtsprechung nicht beanstandet (vgl. BayVGH, aaO, Rn. 96; BayVGH, Beschluss vom 5.3.2001, 8 ZB 00.3490 – juris).

Die Wahllinie B III ist zur angestrebten Optimierung der Lärmvermeidung besser geeignet, denn sie verläuft in größerem Abstand zur Wohnbebauung Köschings. Allerdings ist klarzustellen, dass auch bei Realisierung der Plantrasse der nächtliche Orientierungswert von 43 dB(A) in Wohngebieten durchwegs unterschritten wird (vgl. Unterlage 11.1). Dahinstehen kann, ob der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG überhaupt eine weitere Lärmvermeidung unterhalb der Lärmwerte von 43 dB(A) fordert. Die weitere Optimierung der Lärmvermeidung unterhalb des Werts von 43 dB(A) nachts berücksichtigen wir jedenfalls im Rahmen der Abwägung mit anderen Belangen. Sie stellt im Bereich von Lärmwerten unterhalb von 43 dB(A) jedoch unseres Erachtens einen Belang von geringem Gewicht dar (vgl. BayVGH, Beschluss vom 5.3.2001, 8 ZB 00.3490 - juris, Rn. 34). Die Plantrasse erweist sich aus Gründen des Naturschutzes als eindeutig vorzugswürdig. Sie führt zu weniger Eingriffen in gesetzlich geschützte Biotope (Art. 13 d BayNatSchG) und tangiert die naturschutzfachlich bedeutsame Niederung des Lentinger Bachs in deutlich geringerem Umfang. Durch die im Vergleich zur Wahllinie B III weiter nördlich geführte Trassie-

zung wird insbesondere der Kiebitzlebensraum deutlich geringer belastet (vgl. Unterlage 12.4, Blatt 2). Dieser Vorteil der Plantrasse wirkt sich auch positiv für andere besonders geschützte Tierarten aus, für die der Lentinger Bach von großem Wert ist. Die näher am Ortsrand von Kösching verlaufende Plantrasse wirkt sich zwar negativer auf die Feierabenderholung der Bevölkerung in den dortigen Wohngebieten aus und bewirkt eine größere Störung des Ortsbilds. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass der Raum bereits durch die Autobahn A 9, die zahlreichen Gewerbeansiedlungen und die Raffinerie vorbelastet ist und die störende Lärmbelästigung durch die Umfahrung, wie bereits dargelegt, von geringem Ausmaß ist. Wir erachten es in der Gesamtschau für wichtiger, die letzten naturnahen Räume in diesem vorbelasteten Umfeld zu schonen. Die naturschutzfachlich höherwertige Niederung des Lentinger Bachs, die durch die Plantrasse weniger stark belastet wird, bleibt für die Naherholung erhalten (Abendspaziergänge). Aus Sicht der Landwirtschaft ergeben sich im Vergleich der Plantrasse mit der Wahllinie B III keine großen Unterschiede. Wir halten die Plantrasse in dieser Hinsicht für geringfügig vorzugswürdig, da sie unter Ausnutzung bestehender Wirtschaftswege überwiegend nur zu randlichen Anschneidungen großer landwirtschaftlicher Grundstücke im Süden von Kösching führt, während die Wahllinie B III eine Reihe von Grundstücken im Westen des sog. „Geisstalls“ durchtrennt. Wasserwirtschaftlich ist die Planfeststellungstrasse gegenüber der Wahllinie B III vorteilhaft, denn die biologische Durchgängigkeit des Köschinger Bachs wird durch die im Vergleich zur ursprünglichen Planung geänderte Gewässerquerung verbessert. Die nach Norden verschobene Querungsstelle vermeidet den durch die Wahllinie B III entstehenden Eingriff in die Biotopstruktur der Altwasserschleife des Bachs mit ihren Röhricht- und Gehölzbeständen. Das Abrücken der Trasse vom Lentinger Bach ist ebenfalls aus wasserwirtschaftlicher Sicht positiv (vgl. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts Ingolstadt vom 26.05.2008). Die Planfeststellungstrasse ist schließlich gegenüber der Wahllinie B III kürzer und führt zu weniger Flächenversiegelung.

Insgesamt erachten wir die Gründe, die im Vergleich der Planlösung mit der Wahllinie B III zugunsten der festgestellten Planung sprechen für ausreichend, entgegenstehende Belange zu überwinden, selbst dann, wenn man den Trennungsgrundsatz auch für Lärmwerte unterhalb von 43 dB(A) für anwendbar hielte. Die gewichtigen Gründe des Naturschutzes, insbesondere des Schutzes der Europäischen Vogelarten, überwiegen in der Abwägung gegenüber dem Lärmschutz. Letzterem wird durch die Planlösung ebenfalls Rechnung getragen. Die mit der weiteren Abrückung der Trasse erzielbaren Lärmoptimierungen unterhalb des nächtlichen Orientierungswerts von 43 dB(A) rechtfertigen nicht die größeren Eingriffe in die wertvollen Naturflächen in der Niederung des Lentinger Bachs.

#### 2.3.2.5 Andere im Anhörungsverfahren diskutierte Alternativen

##### 2.3.2.5.1 Ausbaumaßnahmen an anderen Straßen

Der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V. hat im Verfahren anstelle des festgestellten Plans gefordert, die Autobahnausfahrt Ingolstadt Nord, die Einmündung der Staatsstraße 2231 in die Bundesstraße 16a und den Kreisverkehrsplatz am Factory-Outlet-Center baulich zu optimieren. Daneben seien die Lärmschutzanlagen des Ingolstädter Stadtteils Mailling-Feldkirchen zu verbessern. Mit Hilfe dieser kostengünstigen und Flächen schonenden Baumaßnahmen könne das Verkehrsaufkommen zum und vom „Interpark“ bewältigt und die Entlastung der Wohnbevölkerung erreicht werden. Alternativ dazu komme als Anbindung des „Interparks“ an die Autobahn der Bau einer Verbindungsstraße in Betracht, die von der B 16a in Höhe der Schaumühle (Gemeinde Großmehring) nordwärts abbiegend zu einer „Interparkeinfahrt“ an der Staatsstraße 2231 (westlich des Erlachhofs) führt. Der Lkw-Verkehr könne durch Anordnung eines Fahrverbots für den Ortskern von Kösching auf die Ausfahrt Ingolstadt-Nord umgeleitet werden.



Die vorgeschlagenen Alternativen werden von uns verworfen. Sie stellen keine echten Planungsalternativen dar, sondern ein anderes Vorhaben (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.5.1998, 4 A 9/97 – juris, Rn. 49 f.). Sie sind für den Vorhabensträger unzumutbar, denn sie würden darauf hinauslaufen, alle wesentlichen Planungsziele aufzugeben. Die Planungsalternativen sind nicht geeignet, das System der Radial- und Tangentenstraßen um Ingolstadt zu verbessern. Beide Vorschläge zielen auf Maßnahmen ab, die den Verkehr südlich des Planungsgebietes betreffen. Der Verkehr würde verstärkt auf die Autobahnausfahrt Ingolstadt Nord geführt, also viel näher am Zentrum des Verdichtungsraums Ingolstadt. Die St 2335 als Bestandteil des Straßensystems um Ingolstadt bliebe völlig unverändert. Die Möglichkeit der weiträumigen Ableitung des aus Osten in Richtung Ingolstadt/Autobahn zufließenden Verkehrs zur Anschlussstelle Lenting würde nicht verbessert. Die Anschlussstelle Lenting bliebe lediglich ein Halbanschluss nach Westen. Die Anbindung der bedeutsamen Gewerbegebiete an die Autobahn über zwei leistungsfähige Anschlüsse wäre nicht möglich. Das Ziel der Umfahrung Lenting – Kösching, den von Norden über die Anschlussstelle Lenting in das Gebiet einströmenden Verkehr unter Entlastung der Ortsdurchfahrten Lenting und Kösching zu ordnen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu verbessern, würde vereitelt. Die Frage, ob ein Lkw-Fahrverbot für die Ortsdurchfahrt von Kösching angeordnet werden kann, ist im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nicht zu berücksichtigen, denn es handelt sich dabei um einer verkehrsrechtliche Maßnahme, die nicht Gegenstand einer planerischen Entscheidung ist. Dahinstehen kann, ob ein solches Verbot überhaupt rechtlich zulässig wäre. Konsequenterweise haben wir ein Lkw-Fahrverbot auch nicht unserer Beurteilung der künftigen Verkehrsverhältnisse im Prognosejahr 2020 zugrunde gelegt (s.o.).

#### 2.3.2.5.2 Bau einer „Umfahrung Lenting“ – Verzicht auf „Umfahrung – Kösching“

Im Erörterungstermin vom 26.10.2005 wurde sowohl von Seiten des Bund Naturschutz in Bayern e. V., des Landesjagdverbandes in Bayern e. V. als auch vom Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V. ausdrücklich vorgetragen, dass mit dem Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Lenting und dem Kreisverkehr bei Bau-km 1+155 Einverständnis bestehe und der Bau dieses Teilabschnitts akzeptiert würde. Verzichtet werden müsse jedoch auf den weiteren Bau der Umfahrung, da die Entlastungswirkung für Kösching zu gering sei. Wir meinen dagegen, dass die gesamte Umfahrung im planfestgestellten Umfang erforderlich ist.

Der von Seiten der Naturschutzvereine geforderte Verzicht auf weite Teile der geplanten Ortsumfahrung würde die Erfüllung wesentlicher Planungsziele unmöglich machen. Die Leistungsfähigkeit der St 2335 in ihrer Funktion als Tangentialstraße für den Raum Ingolstadt könnte nicht gestärkt werden. Eine solche Nordosttangente wäre weiterhin umwegig und wegen der Ortsdurchfahrt von Kösching insgesamt unattraktiv. Zudem könnte die nur teilweise Herstellung der Umfahrung nicht die zahlreichen Gewerbegebiete, die weiträumigen Verkehr anziehen, mit der Autobahn A 9 verbinden. Die Verknüpfung des Staatsstraßennetzes mit der Bundesautobahn bliebe mangelhaft. Schon aus diesen Gründen ist ein Verzicht auf Teile der Ortsumfahrung abzulehnen.

Zudem würde der teilweise Verzicht im Vergleich zur festgestellten Planung zu einer erhöhten Belastung der Ortsdurchfahrten von Kösching führen. Der Verkehrsgutachter des Büros gevas humberg & partner hat hierzu im Erörterungstermin vom 26.10.2005 auf der Basis einer ergänzenden Analyse der Be- und Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt Kösching vom Oktober 2005 ausgeführt, der Bau der Umfahrung von der AS Lenting bis zum Kreisverkehr mit der bestehenden St 2335 im Bereich der Fa. Kessel würde insbesondere eine deutliche Zunahme des Schwerverkehrs für den Markt Kösching verursachen. Der überwiegende Teil des Lkw-Verkehrs entfalle dabei wegen der gewerblichen Struktur in den Gewerbegebieten der näheren Umgebung Köschings auf schwere Lastzüge. Wir halten die Ausführung

gen des Verkehrsgutachters für nachvollziehbar. Durch den nur teilweisen Bau der Umfahrung würde zumindest die Anschlussstelle Lenting für den Verkehr attraktiver, weil der Ort Lenting umfahren werden könnte. Der Verkehr, insbesondere der Schwerverkehr, der die südlich von Kösching gelegenen Gewerbegebiete anfahren muss, müsste dennoch weiterhin durch den Ort Kösching fahren. Davon betroffen wäre nach wie vor die Ortsdurchfahrt der St 2335, aber auch die Kreisstraße EI 34, die von Kösching in südliche Richtung zum „Interpark“ führt.

#### 2.3.2.5.3 Bau eines „Nordanschlusses“ für Kösching

Im Erörterungstermin vom 26.10.2005 wurde von Seiten des Bund Naturschutz in Bayern e. V, erstmals der Bau eines Nordanschlusses für Kösching an die Autobahn gefordert. Dieser Nordanschluss bringe eine größere Entlastung für die Ortsdurchfahrt von Kösching als die geplante Südumfahrung.

Unabhängig davon, ob der Einwand rechtzeitig ins Verfahren eingebracht wurde, stellt die Herstellung eines Nordanschlusses keine Planungsalternative, sondern ein anderes Vorhaben dar (vgl. oben). Der Bau einer derartigen Verbindungsstraße unter Aufgabe des östlichen Teils der gesamten Planlösung wäre für den Vorhabens-träger unzumutbar, denn wesentliche Planungsziele könnten nicht erreicht werden. Die bereits unter C.2.3.2.5.1 dargestellten Gründe treffen im Wesentlichen auch hier zu. Der Bau eines Nordanschlusses – auch unter gleichzeitiger Realisierung des Teils der Umfahrung Lenting – Kösching von der Autobahn bis zum Kreisverkehr mit der St 2335 – würde die Staatsstraße 2335 als wesentlicher Bestandteil des Radial- und Tangentensystems um den Verdichtungsraum Ingolstadt nicht in ihrer Sicherheit und Leistungsfähigkeit verbessern. Der Verkehr, der den Großraum Ingolstadt nord-östlich umfahren möchte, müsste weiterhin durch Kösching fahren. Der Anschluss der südlich von Kösching gelegenen bedeutsamen Gewerbegebiete an die Autobahn würde weiterhin im Wesentlichen über die Anschlussstelle Ingolstadt Nord stattfinden. Verkehr, insbesondere der Schwerverkehr, der diese Gebiete über die Anschlussstelle Lenting erreichen wollte, müsste trotz des „Nordanschlusses“ durch Kösching fahren, was zu keiner Verbesserung der Sicherheit für die „schwachen“ Verkehrsteilnehmer in Kösching führen würde.

#### 2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Anschlussstellen, nachgeordnetes Wegenetz)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen 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 aber die allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus wieder und geben damit wertvolle Anleitungen für die Straßenplanung. Diese Erfordernisse sind auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Die neue Linienführung und die gewählten Straßenquerschnitte erfüllen die Anforderungen der angestrebten Verkehrsqualität von überregionalen Straßen mit maßgebender Verbindungsfunktion. Die technische Gestaltung der Baumaßnahme ergibt sich im Einzelnen aus den Darstellungen im Erläuterungsbericht und dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 1, S. 42 ff., Unterlage 7.2) und aus den übrigen festgestellten Planunterlagen. Hierauf nehmen wir Bezug.

##### 2.3.3.1 Linienführung, Gradienten

Zwangspunkte für die Trassierung der St 2335 in Grund- und Aufriss waren im Wesentlichen:

- vorhandene Anschlussstelle der BAB A 9 am Beginn der Baustrecke
- vorhandene Baulücke im Gelände der Fa. Kessel
- vorhandene Öl- und Gasleitungstrassen nördlich von Desching
- vorhandene Kreisverkehrsplätze im „Interpark“
- vorhandener Anschluss an die St 2335 am Ende der Baustrecke.

Bei der Trassierung im Grund- und Aufriss wurden die neuesten technischen Richtlinien für die Anlage von Straßen – Linienführung (RAS-L) berücksichtigt. Ferner wurde bei der Trassenfestlegung neben den Belangen des Naturhaushaltes und des Landschaftsschutzes auch den Belangen der Land- und Forstwirtschaft, des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit soweit als möglich Rechnung getragen. Die der Trassierung zugrunde gelegten Entwurfsgeschwindigkeiten werden sowohl den raumordnerischen Zielsetzungen als auch den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht.

#### 2.3.3.2 Querschnitt

Den gewählten Querschnitten liegt die Verkehrsprognose für den Planfall im Jahre 2020 zugrunde (Unterlage 1, Seite 15). Im Jahr 2020 sind auf der Umfahrung Lenting – Kösching nördlich des Kreisverkehrs mit der bestehenden St 2335 zwischen 13.300 und 14.000 Kfz/24 h zu erwarten. Südlich davon sind bis zum Kreisverkehr mit der Kreisstraße EI 34 8.200 Kfz/24 h zu erwarten. Im weiteren Verlauf in östlicher Richtung ergeben sich Verkehrsstärken von 6.700 Kfz/24 h bis zur Dieselstraße und 2.900 Kfz/24 h bis zur Einmündung in die bestehende St 2335. Die der Planung zugrunde liegenden Querschnitte und Fahrbahnbreiten wurden für sämtliche Verkehrsmengen gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen – Querschnitte – (RAS-Q 96) auf ihre Leistungsfähigkeit hin überprüft.

Von Bau-km 0+000 bis zur Verbindungsrampe der zukünftigen Ortsumfahrung Hepberg wird der bereits vorhandene Querschnitt der St 2335 im Bereich der Anschlussstelle Lenting beibehalten. Zur Rechtfertigung dieser Straßenbreite im Hinblick auf die zukünftige Ortsumfahrung wird auf nachfolgende Ausführungen unter Punkt C 2.3.3.3 verwiesen.

Nachfolgend wird der Querschnitt auf 8,0 m Fahrbahnbreite und beidseitige Bankette im Einschnitt von je 1,0 m Breite bzw. im Damm von 1,5 m Breite reduziert, was der zu erwartenden Verkehrsbelastung von bis zu 13.400 Kfz/24 h gerecht wird.

Der Anschluss der Umfahrung an die bereits bestehende Gemeindeverbindungsstraße (Kopernikusstraße) bzw. die Aufstufung dieser Straße zur Staatsstraße unter Beibehaltung des existierenden Querschnitts von 7,50 m Fahrbahnbreite und je 1,0 m Breite der Bankette im Einschnitt bzw. je 1,50 m Breite der Bankette im Damm rechtfertigt sich aus der geringeren absoluten Belastung dieses Streckenabschnitts mit Schwerlastverkehr.

#### 2.3.3.3 Anschlussstellen

Bei Bau-km 0+162 wird die Einmündung der Anschlussrampe für die im Zuge der Staatsstraße 2229 geplanten zukünftigen Ortsumfahrung Hepberg angelegt. Die Ortsumfahrung Hepberg ist im 6. Ausbauplan in erster Dringlichkeit enthalten, jedoch planerisch noch nicht konkretisiert. Daher wird nur die Einmündung, nicht die Anschlussrampe selbst in diesem Planfeststellungsverfahren geregelt. Für den Grunderwerb ergeben sich keine Auswirkungen, die gerügt wurden. Betroffen sind lediglich zwei Grundstücke, die nicht bereits Eigentum des Vorhabensträgers sind. Eines davon (Fl.Nr. 282 der Gemarkung Lenting) befindet sich im Eigentum der Gemeinde Lenting, die ursprünglich im Anhörungsverfahren ohnehin den Bau der gesamten Anschlussrampe für die Zufahrt zum Gewerbegebiet Lenting Ost gefordert hat. Das andere Grundstück, Fl.Nr. 280 der Gemarkung Lenting, ist zur Gänze für die Anle-

gung der Gestaltungsmaßnahme G 1 zum Erwerb durch den Vorhabensträger vorgesehen. Sollte hier ein freihändiger Grunderwerb scheitern, so könnte die Anschlussstelle auch ohne Inanspruchnahme von privaten Grundstücken bewerkstelligt werden. Die Ausdehnung der Planfeststellung auf die Einmündung der Anschlussrampe einschließlich sämtlicher (zukünftig) notwendiger Fahrspuren auf der St 2335 ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten vernünftigerweise geboten. Wenn die geplante Ortumgehung von Hepberg zukünftig über eine Anschlussrampe an die Umfahrung Lenting – Kösching (St 2335) angeschlossen wird, wird es keines erneuten kostenintensiven baulichen und verkehrlichen Eingriffs in die St 2335 mehr bedürfen. Gleiches gilt selbstverständlich auch im Hinblick auf einen zukünftigen Anschluss des Gewerbegebiets Lenting-Ost an die St 2335 über den öffentlichen Feld- und Waldweg auf Fl.Nr. 278 der Gemarkung Lenting, den die Gemeinde Lenting im Anhörungsverfahren gefordert hatte. Auch wenn diese Forderung im Erörterungstermin vom 26.10.2005 zurück genommen wurde halten wir die Ausbildung einer Anschlussstelle im Hinblick auf die im Prognosezeitraum zu erwartenden planerischen und verkehrlichen Entwicklungen für richtig. Umgekehrt wird mit der hier planfestgestellten Einmündung noch kein Zwangspunkt für eine Ortsumfahrung Hepberg gesetzt, der einen Trassenverlauf vorwegnehmen würde.

Die Ausbildung der Verknüpfungen der geplanten Umfahrung Lenting - Kösching mit klassifizierten Straßen als Kreisverkehrsplätze halten wir im konkreten Fall für gerechtfertigt. Die Kreuzung mit der bestehenden St 2335 im Bereich der Realschule Kösching liegt innerhalb eines dicht bebauten Gebiets mit einer Vielzahl von gewerblichen Ansiedlungen mit entsprechend hohem Verkehrsaufkommen. Der Kreisverkehr weist eine Verteilerfunktion auf. Gründe der Verkehrssicherheit sprechen nicht gegen den Kreisverkehr, denn die Verkehrsteilnehmer auf der übergeordneten Straße werden von einer solchen Verkehrseinrichtung in der Ortslage nicht überrascht. Die Kreisverkehre im Bereich des „Interparks“ bestehen bereits und werden zur Staatsstraße aufgestuft. Ihr Umbau in andere Kreuzungsformen wäre mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden, zumal auch hier Gewerbeansiedlungen vorhanden sind bzw. entstehen werden, die dem Kraftfahrer auf der übergeordneten Staatsstraße nicht die Erwartung vermitteln, er sei uneingeschränkt vorfahrtsberechtigt. Auch diesen Kreisverkehren kommt eine Verteilerfunktion zu. Die Ausbildung eines Kreisverkehrs als Verknüpfung der geplanten Umfahrung mit der Kreisstraße EI 34 halten wir vorliegend ebenfalls für gerechtfertigt. Im Kreuzungsbereich befinden sich unterirdische Gas- und Ölversorgungsleitungen. Eine höhenfreie Kreuzung würde die Tieferlegung einer der beiden Straßen erforderlich machen, was zu Konflikten mit der Sicherheit der Leitungen führen würde. Aufwändige und teure Sicherungsmaßnahmen wären notwendig. Alternativ müsste eine der beiden Straßen deutlich angehoben werden, um die andere Straße zu überqueren. Zusätzlich müssten Verbindungsarme angelegt werden. Ohne dass die Auswirkungen einer solchen Lösung im Hinblick auf den größeren Flächenbedarf, auf das Landschaftsbild oder auf die Kosten im Detail untersucht werden müssten meinen wir, dass sie außer Verhältnis zu den damit erzielbaren Vorteilen stünden. Mit Hilfe einer höhenfreien Lösung könnte für den Durchgangsverkehr auf der Staatsstraße lediglich ein minimaler zeitlicher Gewinn erzielt werden, der am „Interparkkreisel“ wieder relativiert würde. Die Verkehrssicherheit wird auch durch den Kreisverkehr gewährleistet. Die Verkehrsteilnehmer auf der Staatsstraße müssen zwangsläufig einen Kreisverkehr passieren, bevor sie auf den Kreisverkehr mit der EI 34 treffen. Eine Erwartung der Bevorrechtigung der eigenen, höher klassifizierten Straße wird sich dort noch nicht verfestigt haben. Dafür spricht insbesondere, dass ca. 300 m weiter östlich der Kreuzung mit der EI 34 im Bereich des „Interparks“ – mithin in Sichtweite – ein weiterer Kreisverkehr besteht, der dem Eindruck einer durchgehenden, vorfahrtsberechtigten Streckencharakteristik entgegenwirkt. Zudem zeigt die vorliegende Planung der St 2335, dass eine bevorrechtigte Führung der Staatsstraße in diesem Streckenabschnitt vom Vorhabensträger nicht ausdrücklich gewünscht ist. Zudem weisen die beteiligten

Straßen insgesamt eine etwa gleich starke Verkehrsbelastung auf, wobei der südliche Ast der Kreisstraße sogar die stärkste Belastung aufweist (vgl. Unterlage 1, Seite 15, Abb. 8). Der Kreisverkehr ist geeignet, diese Verkehrsströme verkehrssicher zu verteilen.

Im Anhörungsverfahren wurde gefordert, den Bau eines weiteren Kreisverkehrs nördlich des bei Bau-km 1+155 geplanten Kreisels in die vorliegende Planung aufzunehmen, um eine weitere Anbindung Köschings an die Umfahrung herzustellen. Dazu besteht jedoch keine Veranlassung. Der Markt Kösching ist ausreichend an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Ein zusätzlicher Anschluss an die Umfahrung Lenting – Kösching wäre möglicherweise für die zukünftige Ausweisung von Baugebieten im Nordwesten Köschings oder für den Bau eines „Nordanschlusses“ als Gemeindeverbindungsstraße vorteilhaft. Allerdings gibt es derzeit weder für die Anbindung noch für die Ausweisung von Baugebieten konkrete Pläne, über die in diesem Verfahren entschieden werden könnte. Eine zusätzliche Anbindung stellt rechtlich keine notwendige Folgemaßnahme gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG dar, über den im Rahmen dieses Verfahrens zu entscheiden wäre. Ein Zusammenreffen zweier selbständiger Vorhaben, für die nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist (Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG) liegt ersichtlich auch nicht vor.

#### 2.3.3.4 Nachgeordnetes Wegenetz

Im Anhörungsverfahren wurde allgemein darauf hingewiesen, dass die landwirtschaftlich genutzten Grundstücke dem Zuckerrübenanbau dienen. Daher sei zum Lkw-Abtransport der Früchte die Aufrechterhaltung der angelegten Rundwege erforderlich. Insbesondere wegen der An- und Durchschneidungen der Grundstücke mit den Flurnummern 1470, 1472 bis 1475 und 1477 der Gemarkung Kösching wurde ein Wegeausbau gefordert, da die bestehenden zusammenhängenden Rundwege nicht mehr aufrecht erhalten werden können. Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Flurnummern 1473 bis 1475 werden zukünftig nicht mehr landwirtschaftlich genutzt. Der maschinelle Zuckerrübenabtransport von den Grundstücken Fl.Nr. 1470 und 1472 kann auch ohne Bau entsprechender Wegeverbindungen aufrecht erhalten werden, da ein Abtransport – wie bisher nach Absprache mit der Straßenverkehrsbehörde – auch direkt von der Staatsstraße aus zugelassen werden kann und damit eine zwei – bzw. dreiseitige Erreichbarkeit der Grundstücke von öffentlichen Straßen gewährleistet ist. Aus diesem Grunde wird auch die weitergehende Forderung zurückgewiesen, entlang der neuen Umfahrung müssten beidseits Anwandwege errichtet werden, um den Zuckerrübenabtransport zu gewährleisten.

Die geplanten Wege werden so ausgebaut, dass sie mit Maschinen befahren werden können, wie sie beim Zuckerrübenanbau verwendet werden. Die Wegeverbindung auf Fl.Nr. 4738 der Gemarkung Kösching (südwestlich des ALDI-Marktes) bleibt unverändert aufrecht erhalten. An diesen Weg wird der neu zu errichtende, südlich der Umfahrung verlaufende öffentliche Feld- und Waldweg angeschlossen.

Die bestehenden landwirtschaftlichen Wegeverbindungen werden aufrechterhalten. Unzumutbare Umwege entstehen nicht. Die Erschließung der betroffenen Grundstücke wird gewährleistet. Das zugrunde liegende Konzept wurde nach den Angaben des Vorhabensträgers mit dem zukünftigen Baulastträger für die öffentlichen Feld- und Waldwege, dem Markt Kösching, und dem örtlichen Bauernobmann abgestimmt.

#### 2.3.4 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 ohne Ausgleich 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.

#### 2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

1. 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 vermieden werden. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

2. 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). Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

3. 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).

Die Trassierung der Umfahrung Lenting – Kösching erfüllt die Forderungen des § 50 BImSchG. Sie führt in einem großen Abstand zur Wohnbebauung an Kösching vorbei, so dass auch ohne den Bau von aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten werden. Der für die weitgehende Lärmvermeidung im Rahmen des § 50 BImSchG für geeignet gehaltene Orientierungswert von 43 dB(A) wird durchgängig unterschritten (vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2). Bei den Lärmberechnungen des Vorhabensträgers wurde die Verwendung eines Asphaltbelags mit einem Korrekturwert von – 2 dB(A) zugrunde gelegt (vgl. Unterlage 1, Seite 51). Lärmvorsorge durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ist an keiner Stelle erforderlich (vgl. Schreiben des Bayer. Landesamts für Umwelt vom 19.05.2008).

Im Anhörungsverfahren wurde von Rechtsanwalt Dr. Bösmeier passiver Schallschutz für seine in Desching wohnenden Mandanten mit der Begründung gefordert, die Ertüchtigung der derzeit mindertragfähigen Brücke im Zuge der Kreisstraße EI 34 führe zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen von Lkw auf der Umfahrung. Zwischen beiden Maßnahmen bestehe ein Kausalzusammenhang. Die Forderung wird zurückgewiesen. Erstens sind sämtliche Mandanten mit diesem Vorbringen präkludiert, da sie diese Einwendung erstmals im Rahmen der Tektur vorgebracht haben, obwohl sich durch die Tektur nichts an der Verknüpfung der Kreisstraße EI 34 mit der geplanten Umfahrung geändert hat. Unabhängig davon besteht kein Kausalzusammenhang zwischen der Ertüchtigung der Brücke und dem Bau der Umfahrung Lenting – Kösching. Die Ertüchtigung der Brücke fällt in den Aufgabenbereich des Straßenbaulastträgers der Kreisstraße und ist unabhängig von der vorliegenden Planung. Die Ertüchtigung der Brücke der EI 34 westlich von Desching ist in der Verkehrsprognose für die Umfahrung Lenting – Kösching berücksichtigt worden (vgl. C. 2.2.3.2) und somit in die Lärmberechnung eingeflossen. Der Antrag, die derzeitige Beschränkung der Traglast auf der Brücke weiterhin aufrecht zu erhalten, wird zurückgewiesen, da die Planfeststellungsbehörde hierfür schon gar nicht zuständig ist. Eine Einbeziehung des von der Kreisstraße ausgehenden Verkehrslärms in die Lärmberechnung ist ebenfalls nicht gerechtfertigt, da an der Kreisstraße durch die vorliegende Planung keine baulichen Maßnahmen veranlasst werden, die über die Anpassung des Kreuzungsbereichs mit der Umfahrung Lenting – Kösching hinausgehen.

#### 2.3.4.2 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).

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat hinsichtlich der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen - MLuS-02 (Version 5.0) - für den Prognosefall 2020 eine überschlägige Schätzung vorgenommen. Als Ergebnis wurde festgestellt: Unter Ansatz der vorge-

gebenen Verkehrsmengen ist nicht davon auszugehen, dass aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenz- und Konzentrationswerte der 22. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Diese Feststellung hat das Landesamt im Schreiben vom 19.05.2008 bestätigt.

#### 2.3.4.3 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.

#### 2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 2.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

##### 2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Einwirkungsbereich des Straßenbauvorhabens liegen keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne der FFH-RL und kein Europäisches Vogelschutzgebiet nach der V-RL. Eine Entscheidung nach Art. 49 a Abs. 2 BayNatSchG ist daher nicht erforderlich. Schutzgebiete nach dem Bayer. Naturschutzgesetz sind im Untersuchungsgebiet ebenfalls nicht vorhanden.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope wird aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls und mangels Alternativen nach Art. 13 d Abs. 2 BayNatSchG eine Ausnahme vom Verbot des Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG zugelassen. Gleiches gilt für die Beseitigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen und -gebüsch im Sinne von Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Nach der zum 01.08.2005 in Kraft getretenen Änderung des BayNatSchG ist durch Art. 13 e Abs. 3 BayNatSchG die Möglichkeit geschaffen worden, auch vom Verbot des Art. 13 e Abs. 1 BayNatSchG ebenso wie vom Verbot des Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG eine Ausnahme zu erteilen. Auf die Befreiung nach Art. 49 Abs. 1 BayNatSchG muss demzufolge nicht mehr zurückgegriffen werden. Eine gesonderte Ausnahmeerteilung nach Art. 13 d und Art. 13 e BayNatSchG ist neben diesem Planfeststellungsbeschluss nicht mehr erforderlich.

##### 2.3.5.1.2 Artenschutz

##### 2.3.5.1.2.1 Rechtsgrundlagen

###### Verbotstatbestände und geschützte Arten

Das Bundesrecht regelt die – hier allein zu betrachtenden - artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote in § 42 Abs. 1 BNatSchG (n. F.), der gemäß § 11 Satz 1 BNatSchG unmittelbar gilt. Die geschützten Arten werden in §§ 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG definiert.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (n. F.) ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.



Die besonders geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind,
- Europäische Vogelarten; dazu zählen alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL (79/409 EWG). Nach Art. 1 der V-RL gehören sämtliche wild lebende Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedsstaaten heimisch sind, zu den von der Richtlinie geschützten Vogelarten

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (n. F.) ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Die streng geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (n. F.) ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gem. § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG (n. F.) ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Die besonders geschützten wild lebenden Pflanzenarten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Pflanzenarten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43 EWG),
- Pflanzenarten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

#### Legalausnahme/Ausnahme

Gemäß § 42 Abs. 5 BNatSchG (n. F.) gelten die Zugriffsverbote für nach § 19 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe von Satz 2 bis 7. Sind in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 42 Abs. 2 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gilt Satz 2 und 3 entsprechend. Sind andere beson-

ders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nicht vor.

Die Legalausnahme des § 42 Abs. 5 BNatSchG (n. F.) bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 19 BNatSchG bzw. des Art. 6a BayNatSchG zu prüfen sind. Die Prüfung erfolgt an anderer Stelle des Beschlusses. Daneben enthält die Vorschrift des § 42 Abs. 5 BNatSchG (n. F.) Maßgaben, die wir der Prüfung der Zugriffsverbote zugrunde legen.

Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, so muss geprüft werden, ob gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG (n. F.) im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

Das Bundesnaturschutzgesetz in seiner derzeit geltenden Fassung setzt die artenschutzrechtlichen Vorgaben der europäischen Richtlinien ordnungsgemäß in deutsches Recht um, nachdem der Europäische Gerichtshof mit Urteil vom 10.01.2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319) die alte Fassung des BNatSchG noch als europarechtswidrig beanstandet hat und das BVerwG dementsprechend die Legalausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG (a. F.) wegen des Anwendungsvorrangs des europäischen Rechts in Bezug auf die europarechtlich geschützten Arten für nicht anwendbar erachtet hat (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.06.2006, 9 A 28.05 – juris, Rn. 38).

#### 2.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (vgl. Unterlage 12.4), die wir zur Grundlage unserer Beurteilung gemacht haben, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 27.10.2006 (Gz. IID2-4022.2-001/05) eingeführten „Vorläufigen fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“, geändert durch Schreiben vom 08.01.2008.

Die umfangreichen Bestandserhebungen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung der ursprünglichen Planung wurden in Abstimmung mit der Unteren und der Höheren Naturschutzbehörde aktualisiert. Im März 2006 wurde ein faunistisches Erhebungsprogramm zur Berücksichtigung der artenschutzrechtlich relevanten Belange erarbeitet. Neben der Festlegung betroffener Arten im Ausschlussverfahren wurden Geländeerhebungen zu den Artengruppen Avifauna, Amphibien, Tag- und Nachfalter sowie Beibeobachtungen zu Säugetieren und Libellen vorgenommen. Der Nachweis zum Vorkommen von Fledermäusen erfolgte über das vorhandene Datenmaterial der Koordinationsstelle für den Fledermausschutz in Südbayern. Das Muschelvorkommen im Köschinger Bach wurde auf der Datenbasis des Wasserwirtschaftsamtes Ingolstadt beurteilt. Daneben wurde eine Erhebung vor Ort durchgeführt. Das übrige verwendete Datenmaterial ist in Unterlage 12.4, Seite 4 f. dargestellt, worauf verwiesen wird.

Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 42 BNatSchG (n. F.) eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, B. v.

18.06.2007, 9 VR 13/06 – juris, Rn. 20; BVerwG, B. v. 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn.31).

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG (n. F.) haben können. Auf Unterlage 12.4, Seite 6 ff. wird verwiesen. Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen, die in den festgestellten Planunterlagen – insbesondere im LBP – enthalten sind (vgl. Unterlage 12.1). Gleiches gilt für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG (n. F.) (vgl. BVerwG, B. v. 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn. 35).

Im Wesentlichen handelt es sich dabei um folgende Maßnahmen:

- Trassenverschiebung zur Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Belange
- Verwendung von lärminderndem Asphalt (- 2 dB(A))
- Aufweitung des Bauwerks BW 2 über den Köschinger Bach
- Anbringen von seitlichen 4 m hohen Schutzwänden auf dem Bauwerk BW 2
- Anlage von Schutzpflanzungen beidseits des Bauwerks BW 2
- Errichtung von Leiteinrichtungen und Tierdurchlässen
- Schutzmaßnahmen während des Bauablaufs
- Grünlandextensivierung und Neuanlage von Kleingewässern am Lentinger Bach

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG (n. F.) eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG (n. F.) vorliegen. Wie noch gezeigt wird, ist die Erteilung einer Ausnahme im vorliegenden Verfahren entbehrlich.

#### 2.3.5.1.2.3 Verstoß gegen Verbote

Nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers wurden im Untersuchungsraum keine Pflanzenarten, die in Anhang IVb der FFH-RL aufgeführt sind, nachgewiesen. Zudem konnten im Untersuchungsraum neben den einzeln aufgeführten Säugetierarten keine anderen Tierarten, die in Anhang IVa der FFH-RL aufgeführt sind, nachgewiesen werden. Die Prüfung, ob und welche Verbote für Tierarten des Anhangs IVa der FFH-RL oder für europäische Vogelarten eingreifen, ist in der Unterlage 12.4 im Einzelnen dargestellt, worauf verwiesen wird.

Das in § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (n. F.) enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von zulässigen Eingriffen gem. § 19 BNatSchG Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen, die nicht unvermeidbar mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind (§ 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG n. F.), wenn deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang – ggf. auch durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen – aufrecht

erhalten bleibt. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt.

Nicht unter das Schädigungsverbot des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (n. F.) fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG zudem unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben nicht signifikant erhöht (BVerwG, Beschluss vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 91). Da der Tatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG individuenbezogen ist und bei einer lebensnahen Betrachtung ein Kollisionsrisiko einzelner Exemplare geschützter Arten nie völlig auszuschließen ist, wäre der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt. Straßenbauvorhaben könnten stets und ausschließlich nur noch in Anwendung von § 42 Abs. 5 bzw. § 43 Abs. 8 BNatSchG (n. F.) zugelassen werden. Damit würden diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahme konzipierten Vorschriften zum Regelfall. Ihren strengen Voraussetzungen würde eine Steuerungsfunktion zugewiesen, für die sie nach der Gesetzessystematik nicht gedacht sind und die sie nicht sachangemessen erfüllen können. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zur Auslegung, dass der Tötungstatbestand nur erfüllt ist, wenn sich das Tötungsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. BVerwG, aaO).

Das in § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (n. F.) enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, d.h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Dementsprechend geht die EU-Kommission in ihren Erläuterungen zum Artenschutz (Guidance document) davon aus, dass relevante (tatbestandsmäßige) Störungen zu konstatieren sind, wenn sie eine bestimmte Intensität, Dauer und Frequenz aufweisen und dadurch z. B. die Überlebenschancen oder der Brut- bzw. die Reproduktionserfolg gemindert wird. Punktuelle Störungen ohne negativen Einfluss auf die Art (z. B. kurzfristige baubedingte Störungen außerhalb der Brutzeit) unterfallen hingegen nicht dem Verbot. Wir meinen zudem, dass in Anlehnung an die Rechtsprechung auch nicht jeder Verlust eines einzelnen Brutplatzes zwangsläufig die Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population bedeutet (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.06.2006, 9 A 28.05 – juris, Rn. 45). Der Populationsbegriff ist wie eine Lebensgemeinschaft von Tieren derselben Art oder Unterart zu verstehen, die in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen. Das bloße Zählen von Köpfen würde diesem Populationsbegriff dagegen nicht gerecht. Dass einzelne Exemplare im Zuge der Verwirklichung eines Projekts verloren gehen, schließt unseres Erachtens nicht aus, dass die lokale Population als solche in ihrem Erhal-

tungszustand unverändert bleibt (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1073/04 – juris, Rn. 578).

Unbeachtlich ist, ob die Störungen durch direkt oder indirekt wirkende Projektauswirkungen verursacht werden. Dementsprechend wurden von uns auch indirekte Wirkfaktoren des Vorhabens, die zu einer Beunruhigung von Individuen führen können, untersucht. Darunter fallen Wirkungen wie Schall/Lärm, Licht, andere visuelle Effekte (z. B. Silhouettenwirkung) und Erschütterungen. Wir erfassen ferner unter dem Begriff des erheblichen Störens auch Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der lokalen Population mobiler Arten (v. a. Vögel, Amphibien, Fledermäuse) durch Zerschneidungswirkungen. Dies kann z. B. der Fall sein, wenn Flugkorridore einer strukturgebundenen Fledermausart während der Jungenaufzucht oder Landlebensraum und Laichgewässer einer Amphibienart durch eine Straße neu zerschnitten werden und dadurch der Reproduktionserfolg der lokalen Population nachhaltig gemindert wird.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (n. F.) liegt gem. § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG (n. F.) nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. D. h. die Bezugsebene für den Verbotstatbestand ist der betroffene lokale Bestand der Art. Im Falle von Arten, die in Metapopulationen organisiert sind, stellt diese, soweit abgrenzbar, die Bezugsebene dar. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist. Eine besondere Bedeutung kommt Habitatbereichen zu, die eine Schlüsselstellung für den lokalen Bestand bzw. die Individuen einnehmen (Schlüsselhabitate). Solche Bereiche spielen im Lebenszyklus eine besonders wichtige Rolle und sind i.d.R. nicht ersetzbar. Beispielsweise benötigen Spechte neben den Bruthöhlen auch weitere Höhlen, die z. B. als Schlafhöhle (Ruhestätte) oder für die Balz genutzt werden. Entscheidend ist letztendlich, ob die Funktionalität der Lebensstätte trotz des Eingriffs gewahrt bleibt.

Den Schutz von § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (n. F.) genießen regelmäßig genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch während der Abwesenheit der Tiere. Dagegen entfällt der Schutz, wenn Fortpflanzungs- und Ruhestätten ihre Funktion endgültig verloren haben. Dies trifft z. B. auf Nester von Vögeln zu, die in jedem Jahr an anderer Stelle eine neue Brutstätte anlegen. Potenzielle Brutreviere sowie Nahrungshabitate und Wanderkorridore fallen grundsätzlich nicht in den Schutzbereich des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (vgl. BVerwG, Urt. v. 11.01.2001, 4 C 6/00 - juris; BVerwG, B. v. 08.03.2007, 9 B 19.06 – juris; BVerwG, B. v. 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn. 39; BVerwG, Urt. v. 9.7.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 100).

Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist für keine der im Umfeld der geplanten Umfahrung vorkommenden geschützten Arten zu erwarten. Insbesondere dort, wo mit dem vermehrten Auftreten von geschützten Tierarten gerechnet werden muss, z. B. bei der Querung des Köschinger Bachs als Flugleitlinie für Fledermäuse und bestimmter Vogelarten, werden Überflughilfen geplant, die Kollisionen vermeiden bzw. das Kollisionsrisiko so weitgehend minimieren, dass keine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos für die betroffenen Tierarten festgestellt werden kann. Die Durchschneidung des bekannten, von einigen Fledermaus- und Vogelarten sowie dem Biber (*Castor fiber*) regelmäßig genutzten Flug- und Wanderkorridors entlang des Köschinger Bachs stellt unter Berücksichtigung der Konflikt vermeidenden Maßnahmen auch keine Störung im Sinne von § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG dar. Andere Korridore, die von geschützten Arten in signifikanter Zahl regelmäßig genutzt

werden, sind im Untersuchungsgebiet nicht anzutreffen. Die Vorbelastung des Raumes durch die intensive Landwirtschaft und die Festlegung bestimmter Bauzeiten führen dazu, dass es zu keinen erheblichen Störungen von Tierarten kommen wird bzw. dass Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht zerstört werden. Unter Berücksichtigung aller technischen und landschaftspflegerischen Maßnahmen, die die Beeinträchtigungen vermeiden oder begrenzen, kann die Verwirklichung von Verbotstatbeständen ausgeschlossen werden. Betroffene Arten können auf andere Flächen außerhalb des Beeinträchtigungskorridors ausweichen, ohne dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen der Arten verschlechtert. Daneben tragen die im LBP vorgesehenen Maßnahmen der Ackerumwandlung, Grünlandextensivierung, Anlage von Kleingewässern und Grabenaufweitungen dazu bei, dass der Erhaltungszustand der Populationen der Arten durchgehend stabil bleibt. Die Naturschutzbehörden haben gegen die artenschutzrechtliche Bewertung des Vorhabens-trägers keine Einwände vorgebracht.

Im Anhörungsverfahren wurde diese artenschutzrechtliche Bewertung von Naturschutzvereinen angegriffen. Die Berücksichtigung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen vor Prüfung einer Ausnahmegenehmigung sei nicht europarechtskonform. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wurde allgemein bezweifelt. Defizitär sei die artenschutzrechtliche Prüfung im Hinblick auf die Arten Rohrweihe, Schwarzkehlchen, Waldohreule, Brachvogel, Ringelnatter und Zauneidechse. Daneben seien Insekten und Weichtiere nicht ausreichend untersucht worden, ohne dass Arten im Einzelnen genannt wurden und ohne dass ihre Zugehörigkeit zu den europäisch geschützten Arten der FFH-RL behauptet wurde.

Wir weisen die Vorbehalte gegen unsere Bewertung zurück. Die im Anhörungsverfahren vorgetragene Ansicht, die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen dürften erst im Rahmen der Ausnahmeprüfung berücksichtigt werden, ist unzutreffend. Ihre Berücksichtigung im Rahmen der Prüfung der Verbotstatbestände lässt sich bereits ohne weiteres aus der Gesetzessystematik ableiten. Denn die Maßnahmen werden in § 42 BNatSchG (n. F.) im Zusammenhang mit den Verboten geregelt, wogegen die Ausnahmeprüfung erst nachfolgend in § 43 Abs. 8 enthalten ist. Die Systematik des BNatSchG (n. F.) widerspricht auch nicht der FFH-RL. Die FFH-RL enthält keine Regelungen zu vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen. Die EU-Kommission hat jedoch in ihrem sog. Guidance document (Guidance document on the strict protection of animal species of community interest provided by the Habitats Directive 92/43 EEC, Endfassung, Februar 2007, II.3.6) anerkannt, dass mit Hilfe von sog. CEF-Maßnahmen die Verwirklichung von Verbotstatbeständen ausgeschlossen werden kann. Die entsprechenden Ausführungen hierzu finden sich eindeutig im Kapitel über Art. 12 und nicht über Art. 16 FFH-RL (vgl. Guidance document, II.3.4.d), Seite 47f.). Die Berücksichtigung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Prüfung der Verbotstatbestände ist auch sachgerecht, denn wenn wirksam der Eintritt von Verboten verhindert werden kann, entfällt der Bedarf für eine Ausnahmeprüfung (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 19.03.2008, 11 B 289/08.AK – juris, Rn. 35). Hinsichtlich der Schutzmaßnahmen handelt es sich um klassische Vermeidungsmaßnahmen, die im Rahmen der Prüfung, ob Verbotstatbestände erfüllt werden, Berücksichtigung finden (BVerwG, Beschluss vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 91).

Die geäußerten Zweifel an der Wirksamkeit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen bzw. der Schutzmaßnahmen teilen wir nicht. Insbesondere die als S3 bezeichneten Gehölzpflanzungen sowie die als S4 bezeichnete Ausstattung des Brückenbauwerks über den Köschinger Bach mit Schutzwänden halten wir für geeignet, sowohl der Art „Blaukehlchen“ und anderen Röhrichtbrütern als auch den Fledermausarten als Überflughilfe zu dienen. Blaukehlchenreviere wurden nach den gutachtlichen Erhebungen des Vorhabensträgers in den Straßenabschnitten im Bereich der Realschule Kösching, des Biotops GN 1015 und entlang des Köschinger Bachs festgestellt (vgl. Unterlage 12.4, Blatt 2). Beobachtungen dieser Vogelart haben gezeigt,

dass sich die Blaukehlchen am Köschinger Bach immer auf der Bachseite innerhalb des Schilfröhrichts bzw. des Gehölzsaumes aufhielten und auch größere Strecken zurücklegten. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Tiere die geplante Umfahrung überwiegend im Brückenbereich über die Schutzwände hinweg queren werden, weil nur in diesem Bereich beidseits der Trasse Röhrichtbestände vorhanden sind. Im Übrigen wird zukünftig eine Überquerung der Straße nur in eingeschränktem Maße notwendig sein, da die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen neue Lebensräume anbieten, die eine Querung überflüssig machen. Die Schutzpflanzungen S3 sollen so dicht ausgestaltet werden, dass ein Hindurchfliegen unmöglich ist. Fledermausarten konnten im Untersuchungsgebiet weitgehend nicht nachgewiesen werden. Lediglich für die Zweifarbfledermaus und das Große Mausohr wurde vom Vorhandensein von Wochenstuben ausgegangen, die eine Grundlage für die Annahme einer lokalen Population darstellen. Die Zweifarbfledermaus jagt in einer Höhe von 5-40m, so dass von vorneherein nicht von einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos auszugehen ist. Das Große Mausohr jagt hauptsächlich im benachbarten Köschinger Forst außerhalb des Auswirkungsbereichs der geplanten Umfahrung. Sollten einzelne Tiere entlang des Köschinger Bachs jagen, so sorgen die Schutzwände auf der Brücke für ein gefahrloses Überqueren.

Zu den behaupteten Ermittlungs- und Bewertungsdefiziten stellen wir zunächst fest, dass diese Einwendungen nur insoweit hinreichend substantiiert sind, als einzelne Tier- und Pflanzenarten genannt werden. Weitere Ermittlungen seitens der Planfeststellungsbehörde zu örtlichen Vorkommen von Arten, zu denen die anerkannten Naturschutzvereine keine Angaben gemacht haben, sind über die bereits im Landschaftspflegerischen Begleitplan und der saP geleisteten Vorarbeiten hinaus nicht erforderlich (vgl. BVerwG, Beschluss v. 23.11.2007, 9 B 38.07 – juris, Leitsatz 3).

Für das Schwarzkehlchen wurde nach den Angaben des Landesbundes für Vogelschutz im Jahre 2007 ein Brutnachweis geführt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass nach den Erkenntnissen der Höheren Naturschutzbehörde sowie des vom Vorhabensträger angefragten Instituts für Vogelkunde in Garmisch keine konkreten Angaben zum Verbreitungsgrad dieser Art für das Donaugebiet oder den Landkreis Ingolstadt gemacht werden können. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Brutnachweis des Schwarzkehlchens für den Landkreis Eichstätt eine Rarität darstellt. Möglicherweise steht das Brutpaar bei Kösching mit der Schwarzkehlchenpopulation im ca. 15 km entfernten „Feilenmoos“ südöstlich von Manching in Austauschbeziehungen. Vor diesem Hintergrund ist zweifelhaft, ob dieses einzelne Brutpaar bereits eine eigene lokale Population im Sinne von § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG darstellt oder Teil der lokalen Population des „Feilenmooses“ ist. Letztlich kann dies dahinstehen, da sich der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtert. Der nachgewiesene Brutplatz liegt ca. 30 bis 50 m östlich der geplanten Straßen-trasse und ist nach Einschätzung des Gutachters des Vorhabensträgers erst durch Abgrabungen auf dieser Fläche südlich der Realschule Kösching entstanden. Es ist damit zu rechnen, dass der Brutplatz nach Abschluss der angeordneten Wiederverfüllung der Fläche wieder vollständig verschwindet. Der Brutplatz erscheint also von vorneherein nicht auf Dauer geeignet, das Schwarzkehlchen zu beheimaten. Die Straßenplanung ist für sein vorhersehbares Verschwinden an dem nachgewiesenen Brutplatz nicht ursächlich. Unabhängig davon wäre mit der Aufgabe des Brutplatzes infolge des Straßenbaus und -betriebs nicht zu rechnen, da diese Vogelart nach den vom Vorhabensträger recherchierten wissenschaftlichen Untersuchungen häufig in unmittelbarer Nähe zu Verkehrsanlagen auftritt und als offensichtlich weniger störungsempfindlich gegenüber Fahrzeugverkehr eingestuft werden kann. Die Lebensraumansprüche des Schwarzkehlchens ähneln denen des Braunkehlchens, das in der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung nachgewiesen und ausführlich im Hinblick auf die Projektauswirkungen überprüft worden ist (vgl. Unterlage 12.4, Seite 33). Mit Hilfe der für den Schutz des Braunkehlchens wirksamen Ausgleichsmaßnahmen kann zugleich auch der Schutz des Schwarzkehlchens gewährleistet

werden. Die geplanten Maßnahmen A1 – A4/E1 schaffen Lebensräume, die für das Schwarzkehlchen geeignet sind und wohin die Art ausweichen kann. Die Art ist dafür bekannt, dass sie rasch auf veränderte Umstände reagiert und geeignete Lebensräume besiedelt. Wegen ihrer geringen Störungsempfindlichkeit gegenüber Fahrzeugverkehr gehen wir davon aus, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population – wenn man sie hier unterstellt - nicht verschlechtert.

Die Rohrweihe wird vom Landesbund für Vogelschutz lediglich als Nahrungsgast im betroffenen Bereich genannt. Die Waldohreule sei ein potentieller Brutvogel im betroffenen Gebiet, da Krähen- und Elsternhorste im Plangebiet vorhanden seien. Für beide Arten kommt unseres Erachtens die Erfüllung von Verbotstatbeständen schon aufgrund der Angaben des Naturschutzvereins nicht in Betracht. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind weder Nahrungshabitate noch potenzielle Brutreviere vom Schutzbereich der artenschutzrechtlichen Verbote umfasst (vgl. BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn. 30). Im Untersuchungsraum ist auch kein geeignetes Bruthabitat für die Rohrweihe vorhanden. Wenn sich einzelne Vögel ab und an auf Nahrungssuche im Bereich der geplanten Straße befinden, so werden hierdurch noch keine Verbotstatbestände ausgelöst. Hinsichtlich der Vogelart „Waldohreule“ ist nach den Untersuchungen des vom Vorhabensträger beauftragten Gutachters nicht davon auszugehen, dass ein Vorkommen dieser Art im betroffenen Gebiet existiert. Weder rufende Eulen noch bettelnde Jungvögel konnten festgestellt werden. Bei mehreren Krähen- und Elsternestern wurde nach Gewöllen gesucht. Im Ergebnis ergaben sich keine Hinweise auf ein Vorkommen der Waldohreule.

Die Behauptung des Landesbunds für Vogelschutz, der Brachvogel sei in der Artenschutzuntersuchung nicht erfasst und behandelt worden wird unter Hinweis auf Seite 39 in Planunterlage 12.4 zurückgewiesen. Inhaltliche Kritik an der artenschutzrechtlichen Bewertung wurde nicht geübt. Die Tierart „Ringelnatter“ ist keine europäisch geschützte Art des Anhangs IV der FFH-RL, so dass wir auf unsere Ausführungen zu den rein national geschützten Arten unter C.2.3.5.1.2.1 verweisen. Im Übrigen liegt die geplante Straße in einigem Abstand zum Lentinger Bach, wo die Ringelnatter vorkommen soll. Die vom Landesbund für Vogelschutz geforderten zusätzlichen Leiteinrichtungen und Durchlässe für Tiere in den Bereichen der Realschule Kösching, der Querung eines Seitengrabens des Lentinger Bachs und zwischen dem Kreisel mit der Kreisstraße El 34 und dem „Interparkkreisel“ werden für nicht notwendig erachtet. In dem erst im Jahre 2006 neu angelegten Regenrückhaltebecken südlich der Realschule konnten bisher keine Amphibienarten des Anhangs IV der FFH-RL nachgewiesen werden, obwohl dort intensiv danach gesucht wurde. Der Seitengraben des Lentinger Bachs wird durch die Baumaßnahme nicht berührt. Zwischen den beiden vorbezeichneten Kreiseln ist ohnehin ein Durchlass mit einem Durchmesser DN 1000 geplant (BWV Nrn. 44, 45).

Die Betroffenheit der Tierart „Zauneidechse“ wurde vom Vorhabensträger im Anhörungsverfahren nochmals genauer untersucht. Nach den gutachterlichen Feststellungen hierzu liegen derzeit keine Nachweise dieser Art im Untersuchungsgebiet vor. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass langfristig geeignete Lebensräume im Einwirkungsbereich der geplanten Straße vorhanden sind. Dies gilt insbesondere auch für den Bereich der Realschule von Kösching, denn dieser Bereich wurde in den Jahren 2006/2007 baulich ständig umgestaltet. Gleiches gilt für die Böschungen und Gehölzsäume im Bereich der Anbindung an die Autobahn A 9, denn die vorhandene dichte Vegetation lässt die Geeignetheit der Fläche als Zauneidechsenlebensraum entfallen. Die ehemalige Bahnlinie scheidet als signifikanter Lebensraum dieser Tierart ebenfalls aus, da sie im Ortsbereich von Kösching bereits so stark fragmentiert ist, dass sie keine wesentliche Verbindungsfunktion mehr erfüllt. Unmittelbar westlich der Kreuzung mit der geplanten Umfahrung auf dem Gelände der Firma Kessel und weiter westlich davon ist die Bahnlinie bereits überbaut. Geeignete Habitate sind dort nicht anzutreffen. Im Erörterungstermin vom 11.12.2008 hat der Vertre-



ter des Landesbunds für Vogelschutz das Vorkommen von Zauneidechsen im Bereich des Bahndammes behauptet, jedoch der Einschätzung zugestimmt, dass der Kreuzungsbereich mit der Straße nicht als geeigneter Jahres- oder Fortpflanzungslebensraum angesehen werden könne. Der am geeignetsten erscheinende Lebensraum für die Zauneidechse im Untersuchungsgebiet verläuft entlang der Römerstraße in der Nähe der Unterführung der Autobahn A 9 bei Hepberg. Eine entsprechende Suche ergab jedoch aktuell keinen Artnachweis. Die Beeinträchtigung einer potenziell dort vorkommenden Teilpopulation durch die geplante Umfahrung kann ausgeschlossen werden, da der Lebensraum in einem größeren Abstand zur geplanten Umfahrung liegt und zudem durch ein Feldgehölz abgeschirmt wird. Dass im Untersuchungsraum einzelne Exemplare der Zauneidechse ab und an anzutreffen sind, vermag die Erfüllung von Verbotstatbeständen nicht auszulösen. Insbesondere ist nicht mit einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos zu rechnen.

#### 2.3.5.1.2.4 Begründung des Vorbehalts

Sollte der Vorhabensträger die geplanten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nicht rechtzeitig durchführen können, um die kontinuierliche ökologische Funktionalität zu gewährleisten, so haben wir uns die Entscheidung über die Erteilung von Ausnahmen gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG ausdrücklich vorbehalten (vgl. A.7). Ein Planungsdefizit ergibt sich daraus nicht, da die Ausnahmeerteilung nicht ausgeschlossen ist. Denn nach § 43 Abs. 8 BNatSchG können von den Verboten des § 42 BNatSchG Ausnahmen zugelassen werden im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit (Nr. 4) oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art (Nr. 5). Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält.

Das Vorliegen von Ausnahmegründen ist nicht ausgeschlossen. Das BVerwG hat zu Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie entschieden, dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses das strenge Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfüllen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073/04 – juris, Rn. 573; BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, 9 A 20.05 – juris, Rn. 129 – zum Habitatschutz des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL unter ausdrücklicher Bezugnahme auf das vorgenannte Urteil des BVerwG vom 16.03.2006; BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007, 9 VR 13/06 - juris, Rn. 32). Im Rahmen der Prüfung, ob die Gemeinwohlbelange gegenüber dem Habitatschutz überwiegen, können nach dem Urteil des BVerwG vom 17.01.2007, 9 A 20.05 (aaO, Rn 135 ff.) u. a. Berücksichtigung finden: Verkehrsplanung im Interesse verbesserter Lebensverhältnisse (im Beitrittsgebiet) durch Schaffung einer bestimmten Struktur des Autobahnnetzes; Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur zur Beseitigung der Überlastung des in einem Raum vorhandenen Straßennetzes - insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten; Verringerung hoher verkehrsbedingter Schadstoffkonzentrationen auf den Durchgangsstraßen. Bei einer Gesamtbetrachtung können diese Belange ein solches Gewicht gewinnen, dass sogar der Habitatschutz – vorliegend geht es nicht um den Habitat- sondern den Artenschutz – kein unüberwindbares Zulassungshindernis darstellt (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, 9 A 20.05, aaO, Rn. 137). Die vorliegende Straßenplanung erfüllt das strenge Gemeinwohlerfordernis. Ein Überwiegen der Gründe für den Bau der Umfahrung gegenüber dem Artenschutz ist angesichts der mit der Planung verfolgten Ziele nicht ausgeschlossen.

Eine zumutbare Alternative ist vorliegend nicht ersichtlich. Von einer zumutbaren Alternative kann dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein Projekt hinausläuft, das die vom Vorhabensträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne

dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. BVerwG, aaO, Rn. 143; BayVGH Urteil vom 30.10.2007, 8 A 06.40024 – juris, Rn. 211). Wir haben uns im Rahmen der fachplanerischen Alternativenprüfung bereits mit den o. a. von Naturschutzverbänden geforderten Alternativen ausführlich befasst. Darauf wird verwiesen. Die vorgeschlagenen Alternativen würden meist nur unter Aufgabe selbständiger Teilziele der Planung realisierbar sein, was dem Vorhabensträger nicht zumutbar ist. Eine naturschutzfachlich günstigere Planungsvariante, die gleichzeitig zur Zielerreichung geeignet ist, ist dagegen derzeit nicht ersichtlich.

Der Erhaltungszustand der Populationen der Arten wird sich voraussichtlich nicht verschlechtern. Auf unsere obigen Ausführungen zum Verständnis des Populationsbegriffs wird verwiesen. Zu berücksichtigen ist hier jedoch zusätzlich, dass der Populationsbegriff des § 43 Abs. 8 BNatSchG weiter reicht als der Begriff der lokalen Population in § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.06.2006, 9 A 28.05 – juris, Rn. 45). Wenn nach Einschätzung der Naturschutzbehörden der Erhaltungszustand der lokalen Populationen der Arten durch die geplanten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nicht verschlechtert wird, so gewährleisten sie jedenfalls erst recht die Beibehaltung des Erhaltungszustands im Sinne von § 43 Abs. 8 BNatSchG.

#### 2.3.5.2 Berücksichtigung des Naturschutzes als öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Naturschutzes zu beachten (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Für Natur und Landschaft werden diese Belange 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. § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 12.1 – 12.3 der Planordnung beschrieben. Das Vorhaben muss nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. 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 der Unterlage 12.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

#### 2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

##### 2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Art. 6 a Abs. 1 BayNatSchG (in der Fassung vom 26.07.2005, GVBl S. 274) 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, durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Gemäß Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren 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 Biotope zerstört, die für dort wild lebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist. Ist der Eingriff weder ausgleichbar noch in sonstiger Weise kompensierbar und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vor, kann vom Verursacher eine Ersatzzahlung verlangt werden (Art. 6 a Abs. 3 BayNatSchG).

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 beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend (Art. 6 Abs. 4 BayNatSchG).

#### 2.3.5.3.2 Bestandssituation des betroffenen Gebietes

Das Untersuchungsgebiet ist geprägt durch bestehende und geplante gewerbliche Ansiedlungen zwischen den Gemeinden Lenting und Kösching und Ausweitung des „Interparks“ nach Norden. Daneben existieren ausgeräumte Ackerfluren mit unterschiedlichen Neigungsverhältnissen, die in den allmählichen Anstieg des Geländes vom Donautal zum Jura mit einzelnen Geländekuppen eingebettet sind. Südlich des Untersuchungsraumes befinden sich weithin sichtbare Raffinerieanlagen. Verkehrsanlagen mit hohem und mittlerem Verkehrsaufkommen (A 9, St 2335, El 34) verlaufen im Untersuchungsgebiet. Die wenigen Biotopstrukturen, die vor allem aufgrund der Seltenheit im Gebiet sowohl eine hohe Wirksamkeit im Landschaftsbild als auch eine hohe Wertigkeit im Naturhaushalt besitzen, verlaufen entlang der Niederungen des Lentinger und Köschinger Baches.

Aufgrund dieser Bestandssituation und der strukturellen Ausstattung des Untersuchungsgebietes mit Lebensräumen für Pflanzen und Tiere sind die Graben- und Bachniederungen aus Sicht des Arten- und Biotopschutzes insgesamt als zusammenhängender Landschaftsraum mit hoher Eingriffsempfindlichkeit einzustufen. Durch die Trittsteinbiotop innerhalb dieser Flächen und die lineare Biotopverbundstruktur der Graben- und Bachläufe haben diese Freiräume eine sehr hohe Wertigkeit für den Artenschutz und werden als hochempfindlicher Gesamtkomplex eingestuft. Allerdings ist der Großteil des Untersuchungsgebietes aufgrund der intensiven Nutzung derzeit von naturschutzfachlich geringer Bedeutung.

Im Anhörungsverfahren wurde an der Bestandsaufnahme Kritik geübt. Allgemein wurde bemängelt, der Landschaftspflegerische Begleitplan beschränke sich auf die Erfassung des derzeitigen Zustands von Natur und Landschaft und enthalte keine Entwicklungsprognose. Letztere sei jedoch notwendig, da die Bachaue des Lentinger und Köschinger Baches als landschaftliches Vorbehaltsgebiet im Regionalplan dargestellt sei. Im Speziellen wurde moniert, das Schilf- und Seggenröhricht südlich der Realschule werde lediglich als höherwertige Wirtschaftswiese dargestellt, sei jedoch tatsächlich ein Biotop im Sinne von Art. 13d BayNatSchG. Im Nahbereich die-

ser Fläche befinde sich der Brutplatz des Schwarzkehlchens. Dieses Ermittlungsdefizit schlage auf die Auswirkungsprognose und die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs durch, denn die Fläche werde durch die Umgehungsstraße und die Flurwegsverlegung flächenhaft in Anspruch genommen. Wir teilen diese Kritik nicht. Im Textteil des LBP wird neben der Analyse des derzeitigen Zustands der verschiedenen Umweltfaktoren explizit auch deren Potenzial bewertet (Unterlage 12.1, Ziffer 3.5). Die raumordnerischen Planungen, die in verschiedenen Raumordnungsplänen ihren Niederschlag gefunden haben, wurden sowohl bei der Bestandsbewertung als auch im Rahmen des Maßnahmenkonzepts berücksichtigt (vgl. Unterlage 12.1, Ziffer 3.3). Die in Unterlage 12.2-T dargestellte Ausdehnung des Schilf- und Seggenröhrichts südlich der Realschule Kösching entspricht der amtlichen Biotopkartierung für das Biotop Nr. 1014. In das solchermaßen abgegrenzte Biotop wird durch die geplante Baumaßnahme nicht flächenhaft eingegriffen. Hinsichtlich der Beeinträchtigung des in der Nähe brütenden Schwarzkehlchens wird auf unsere obigen Ausführungen zum Artenschutz verwiesen. Der Hinweis von Einwendungsführern auf das außerhalb des Biotops brütende Schwarzkehlchenpaar lässt kein Ermittlungsdefizit des LBP erkennen, denn das Vorhandensein von Brutplätzen dieser Vogelarten gehört nicht zu den gesetzlichen Kriterien zur Bestimmung geschützter Biotope im Sinne von Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG. Das Schwarzkehlchen ist auch keine in Art. 13d Abs. 3 BayNatSchG genannte Art. Wir meinen zudem, dass Größe und Art des geplanten naturschutzfachlichen Kompensationskonzepts auch eine eventuelle geringfügige Überbauung des Schilf- und Seggenröhrichts abdeckt, wenn man die Behauptung, es gebe eine Überbauung, als zutreffend unterstellen würde. Wir weisen darauf hin, dass die zuständige Naturschutzbehörde dem landschaftspflegerischen Bestandsplan und dem darauf basierenden Kompensationskonzept zugestimmt hat.

Im Übrigen wird auf die Beschreibung in Unterlage 12.1 T, Seite 7 ff. verwiesen. Das dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zugrunde gelegte Datenmaterial ist ausreichend und auf dem aktuellen Stand (vgl. Unterlage 12.1 T, Seite 17).

#### 2.3.5.3.3 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 naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

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. Insoweit wird auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht zum LBP und die vorgesehenen Maßnahmen in den Maßnahmeplänen zum LBP (Unterlagen 12.1-T, 12.3-T) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen. Hervorzuheben ist hier die Optimierung der Trassierung der Umfahrung Lenting – Kösching, mit der die Straße weiter von der

naturschutzfachlich nicht unbedeutenden Niederung des Lentinger Bachs weggerückt und der Köschinger Bach außerhalb der Altarmschleife an seiner engsten Stelle gequert wird. Die Straße wird mit dem Mindestquerschnitt ausgebildet, der für Straßen mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen möglich ist. Das Kreuzungsbauwerk mit dem Köschinger Bach wird auf eine lichte Weite von 13,00 m aufgeweitet. Die Brücke erhält beidseits Schutzwände von 4,00 m Höhe auf einer Länge von 22 m, die als Überflughilfe für Vögel und Fledermäuse dienen. Entlang des Köschinger Bachs wird unter der Brücke ein ca. 4,0 m breiter Uferstreifen zur Aufrechterhaltung der Lebensraumverbindung entlang des Gewässers angelegt. Die Straße wird überwiegend in Dammlage geführt, die Bauabwicklung erfolgt soweit wie möglich über das Baufeld der Trasse. Die Baufeldräumung wird nur außerhalb der Brutzeit zugelassen, die Baustelle wird zu den sensiblen Vogellebensräumen und Biotopen hin sichtbar abgegrenzt. Amphibienleiteinrichtungen und -durchlässe werden errichtet, wo mit einem Queren von Amphibien aufgrund der örtlichen Gegebenheiten zu rechnen ist.

#### 2.3.5.3.4 Verbleibende Beeinträchtigungen

Da es sich beim geplanten Vorhaben um einen Straßenneubau in der freien Landschaft handelt, sind Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes unvermeidbar. Die Baumaßnahme stellt somit einen Eingriff in Natur und Landschaft dar im Sinne von Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG dar.

Negative Auswirkungen auf den Naturhaushalt entstehen unmittelbar durch die direkte Überbauung naturnaher Bereiche sowie Versiegelung landwirtschaftlich genutzter Flächen, mittelbar durch die indirekten Einflüsse, d.h. Sekundärbeeinträchtigungen wie Immissionen, durch Lärm, Staub, Salz usw., durch Verluste von Biotopwerten infolge Verkleinerung (Funktionsverlust), durch Trennung faunistischer Wechselbeziehungen zwischen Biotopbereichen (Amphibienlebensraum östlich der AS 'Lenting'), durch Beeinträchtigung von zusammenhängenden Lebensräumen und durch die Trassenführung am Rande der Niederung des Lentinger Baches und quer zur Niederung des Köschinger Baches (Biber, diverse Vogelarten – Leitart Kiebitz).

Negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild entstehen durch die Neutrassierung im bislang relativ ungestörten, engeren Landschaftsraum zwischen Kösching, Lenting und Desching sowie den nördlichen Randbereichen des „Interparks“ und durch die hohe Dammlage an der Autobahnanschlussstelle Lenting.

Aufgrund der topographischen Gliederung des Planungsgebiets, der naturräumlichen Zusammenhänge und der Ausstattung mit landschaftsprägenden Strukturen ergeben sich unterschiedliche Konfliktbereiche:

Konfliktbereich K 1: Von Bau-km 0+000 bis 0+565 wird der Biotopkomplex östlich der Anschlussstelle „Lenting“ beeinträchtigt.

Der Biotopkomplex B-7134-64, B-7134-65 und B-7134-68 wird östlich der Anschlussstelle Lenting getrennt. Dadurch werden Wechselbeziehungen zwischen dem Land- und dem Laichhabitat des Grasfrosches zerschnitten. Es kommt zu einer Versiegelung (0,76 ha) und Überbauung (0,96 ha) landwirtschaftlich genutzter Flächen sowie zu einem Verlust (0,10 ha) und einer mittelbaren Beeinträchtigung (0,19 ha) von ruderalen Staudenfluren. Großröhrichte werden ebenfalls mittelbar beeinträchtigt (0,10 ha), ebenso wie naturnahe Feld- und Ufergehölze (0,64 ha), die zu einem Teil (0,04 ha) gänzlich verloren gehen. Streuobstwiesen werden zu 0,13 ha mittelbar beeinträchtigt. Die hohe Dammlage der Umfahrung in diesem Abschnitt stellt auch eine Beeinträchtigung von Sichtbeziehung und Kaltluftabfluss nach Süden im Gewann „Katzengrube“ dar.

Konfliktbereich K 2: Von Bau-km 0+565 bis Bau-km 1+430 werden offene Ackerlagen und das Gewerbegebiet westlich von Kösching von der Umfahrung betroffen.

Dabei werden landwirtschaftlich genutzte Flächen versiegelt (0,38 ha) und überbaut (0,39 ha). Versiegelt wird zudem ökologisch wertvolles Grünland (0,15 ha) sowie sonstige Grünflächen (0,02 ha). Ruderale Gras- und Staudenflure gehen verloren (0,01 ha) oder werden beeinträchtigt (0,06 ha). Außerdem wird ein bekanntes Bodendenkmal überbaut (0,40 ha). Für Kleingewässer ergeben sich mittelbare Beeinträchtigungen (0,04 ha). Kiebitzlebensraum in der Größenordnung von 0,34 ha wird durch Verlärmung beeinträchtigt.

Konfliktbereich K 3: Von Bau-km 1+430 bis 3+215 verläuft die Umfahrung am Rande der Niederung des Lentinger Bachs und quert den Köschinger Bach.

Dadurch werden landwirtschaftlich genutzte Flächen überbaut (2,10 ha) und versiegelt (1,94 ha). Ebenso wird ökologisch wertvolles Grünland versiegelt (0,45 ha). Es kommt sowohl zu einem Verlust bzw. einer Beeinträchtigung naturnaher Feld- bzw. Feucht- und Ufergehölze als auch ruderaler Staudenfluren und Mädesüß- Hochstaudenfluren. Landröhrichte gehen verloren (0,04 ha), werden beeinträchtigt (0,02 ha) bzw. verlieren ihr Funktion (0,10 ha). Die Trasse beeinträchtigt mittelbar sowohl den Lentinger Bach (0,36 ha) (Biber-Lebensraum) als auch das Biotop B-7124-78, Teilfläche .04 durch die bachnahe Trassierung. Durch die Querung des Köschinger Baches kommt es zu einem Verlust (0,01 ha) dieses naturnahen Lebensraums, der zugleich die bedeutsame Pflanzenart Laichkraut beheimatet. An- und Niedermoorstandorte werden versiegelt (1,66 ha). Der Nordteil der Niederung des Köschinger Baches wird isoliert, wobei die Biotopbeziehungen beeinträchtigt werden. Die Straße führt zudem zu einer Verlärmung und Zerschneidung eines extensiven Naherholungsraums und überbaut bekannte Bodendenkmäler (0,70 ha). Kiebitzlebensraum in der Größe von 17,64 ha wird verlärmte.

Konfliktbereich K 4: Von Bau-km 3+500 bis Bau-km 4+100 verläuft die Umfahrung Lenting – Kösching entlang des Nordrandes des Interparks und führt zu einer Versiegelung (0,45 ha) und Überbauung (0,45 ha) landwirtschaftlich genutzter Flächen sowie eines bekannten Bodendenkmals (0,20 ha).

#### 2.3.5.3.5 Ausgleichsmaßnahmen, Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die in § 19 Abs. 2 Satz 1, 1. Alt. BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG statuierte Pflicht, unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren, stellt 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 dar, ist also einer Abwägung nicht zugänglich.

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot). Bei der naturschutzrechtlichen Abwägung ist zu beachten, dass Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen, die für die dort wild lebenden Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für die Zulässigkeit des Vorhabens fordert. Die Untersuchungen des Vorhabensträgers haben indes gezeigt, dass die Baumaßnahme zu keiner Zerstörung von Biotopen führt, die für dort lebende streng geschützte Arten, die nicht zugleich im Anhang IV der FFH-RL aufgelistet sind, unersetzbar sind.

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im

betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf wurde entsprechend den sog. gemeinsamen Grundsätzen der Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a Bay-NatSchG bei staatlichen Bauvorhaben vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. 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.

Insgesamt sind für die durch das Bauvorhaben ausgelösten Eingriffe Ausgleichsmaßnahmen auf einer Fläche von ca. 1,82 ha und Ersatzmaßnahmen auf einer Fläche von 0,035 ha erforderlich. Die artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen nehmen Flächen von ca. 6,06 ha ein.

Im Textteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung und in den Landschaftspflegerischen Maßnahmenplänen (Unterlagen 12.1-T und 12.3-T) sind die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Einzelnen dargestellt. Sie basieren auf einem landschaftlichen Leitbild, das aus den standörtlichen Gegebenheiten, der Realnutzung sowie dem für den Markt Kösching vorliegenden Landschaftsplan entwickelt wurde. Auf die Planunterlagen 12.1 und 12.3 wird Bezug genommen. Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

#### Maßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt

Ausgleichsmaßnahme **A 1**, Grünlandextensivierung und Neuanlage von Kleingewässern am Lentinger Bach:

Zum Zwecke des Gewässerschutzes und zur Biotopentwicklung in der Niederung des Lentinger Baches wird die bestehende intensive Grünlandnutzung in eine extensive Grünlandnutzung als standorttypische Feuchtwiese durch Aushagerung umgewandelt, vorhandene Drainagen zurückgebaut sowie ein Gewässerrandstreifen (Hochstauden) am Lentinger Bach mit Neuprofilierung der Uferbereiche entwickelt. Zudem werden Geländesenken und Kleingewässer hergestellt. Die Unterhaltungspflege wird auf die artenschutzrechtlichen Belange abgestimmt. Für die Ausgleichsmaßnahme A 1 müssen Teilflächen der Fl.Nrn. 4659 und 4664 und das gesamte Flurstück 4741 der Gemarkung Kösching in Anspruch genommen werden. Von dieser insgesamt ca. 0,96 ha großen Fläche sind ca. 0,71 ha als Ausgleich anrechenbar.

Da die Ausgleichsfläche teilweise innerhalb des Beeinträchtigungskorridors der Umfahrung Lenting – Kösching liegt, wird gemäß Grundsatz 6.2 nur ein Teil der Fläche als Ausgleich angerechnet. Grundsätzlich sollen Ausgleichsflächen zwar nicht im direkten Einflussbereich einer Straße liegen, doch im vorliegenden Fall geht es bei dem erstrebten Ausgleich gerade um die nachhaltige Stärkung des Lentinger Baches als Lebensraumachse, so dass der Ausgleich genau entlang des Baches stattfinden soll.

Ausgleichsmaßnahme **A 2**, Neuanlage von Grünland und Kleingewässern am Lentinger Bach:

Zum Zwecke des Gewässerschutzes und zur Biotopentwicklung in der Niederung des Lentinger Baches wird die bestehende Ackernutzung in eine extensive Grün-

landnutzung als standorttypische Feuchtwiese umgewandelt, werden vorhandene Drainagen zurückgebaut, wird ein Gewässerrandstreifen (Hochstauden) am Lentinger Bach und am zufließenden Moosgraben mit Neuprofilierung der Uferbereiche entwickelt und werden Geländesenken und Kleingewässer hergestellt. Die Unterhaltungspflege wird auf die Sicherung der artenschutzrechtlichen Belange abgestimmt. Hierfür müssen die Fl.Nrn. 4653 und 4654 der Gemarkung Kösching in Anspruch genommen werden. Die als Ausgleich anrechenbare Fläche von ca. 2,98 ha entspricht der Gesamtgröße.

**Ausgleichsmaßnahme A 3, Grünlandextensivierung am Lentinger Bach:**

Zum Gewässerschutz und zur Biotopentwicklung in der Niederung des Lentinger Bachs wird die bestehende intensive Grünlandnutzung in eine extensive Grünlandnutzung als standorttypische Feuchtwiese umgewandelt, werden vorhandene Drainagen zurückgebaut und wird ein Gewässerrandstreifen (Hochstauden, Begleitgehölze) am Lentinger Bach mit Neuprofilierung der Uferbereiche entwickelt. Die Unterhaltungspflege wird auf die Sicherung der artenschutzrechtlichen Belange abgestimmt. Hierfür müssen die Fl.Nrn. 4656 und 4657 der Gemarkung Kösching in Anspruch genommen werden. Die Gesamtgröße der Flächen beträgt insgesamt ca. 1,21 ha, wovon ca. 0,92 ha anrechenbar (s. o.) sind.

**Ausgleichsmaßnahme A 4, Neuanlage von Grünland und Grabenaufweitung am Lentinger Bach:**

Zum Zwecke des Gewässerschutzes und zur Biotopentwicklung in der Niederung des Lentinger Baches wird die bestehende Acker- bzw. intensive Grünlandnutzung in eine extensive Grünlandnutzung als standorttypische Feuchtwiese umgewandelt, werden vorhandene Drainagen zurückgebaut, wird ein Gewässerrandstreifen (Hochstauden) an einem zum Lentinger Bach parallel verlaufenden Graben mit Neuprofilierung und Aufweitung der Uferbereiche entwickelt. Die Unterhaltungspflege wird auf die Sicherung der artenschutzrechtlichen Belange abgestimmt. Hierfür muss eine Teilfläche der Fl.Nr. 363 der Gemarkung Lenting im Ausmaß von ca. 0,14 ha in Anspruch genommen werden, die vollständig anrechenbar ist.

Trotz der vorbezeichneten Ausgleichsmaßnahmen verbleibt ein nicht ausgleichbarer Eingriff. Die Trasse quert den Köschinger Bach, der als ein unverbautes Fließgewässer einen nicht wiederherstellbaren Biotoptyp darstellt. Dieser Eingriff kann jedoch durch eine Ersatzmaßnahme kompensiert werden. Auch Ersatzmaßnahmen sind integrierender Bestandteil der Planfeststellung und fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die durch den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts möglichst in dem vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum in gleichwertiger Weise ersetzen und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestalten.

**Ersatzmaßnahme E 1, Neuanlage von Grünland und Grabenaufweitung am Lentinger Bach**

Mit der Maßnahme wird dem Gewässerschutz und der Biotopentwicklung in der Niederung des Lentinger und Köschinger Baches Rechnung getragen. Die bestehende Ackernutzung wird durch die Entwicklung eines Gewässerrandstreifens (Hochstauden) am Lentinger Bach mit Neuprofilierung der Uferbereiche umgewandelt. Vorhandene Drainagen werden zurückgebaut. Die Unterhaltungspflege sichert die artenschutzrechtlichen Belange. Für die Ersatzmaßnahme muss auf eine Teilfläche der Fl.Nr. 363 der Gemarkung Lenting im Ausmaß von ca. 0,035 ha zugegriffen werden. Mit Hilfe der Ersatzmaßnahme wird das Bachsystem von Lentinger und Köschinger Bach aufgewertet. Diese Aufwertung kompensiert den Verlust an der Querschnittsstelle des Köschinger Bachs.

Die durch die Umfahrung Lenting – Kösching verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft können vollständig kompensiert werden, so dass eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach § 19 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG bzw. Art.



6 a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG entfällt. Durch die Baumaßnahme kommt es zu keiner Zerstörung von Biotopen, die für dort lebende streng geschützte Arten, die nicht zugleich im Anhang IV der FFH-RL aufgelistet sind, unersetzbar sind.

Während des Anhörungsverfahrens wurden keine Zweifel an dem Ausgleichs- und Ersatzkonzept vorgetragen, weder hinsichtlich der geplanten Maßnahmen noch hinsichtlich der dafür konkret vorgesehenen Flächen. Lediglich die Bereitstellung von zusätzlichen Ausgleichsflächen südlich des Lentinger Baches wurde angeregt. Dies lehnen wir unter Hinweis auf die Vollständigkeit des Konzepts ab. Eine über den ermittelten Bedarf an Ausgleichsflächen hinausgehende Festsetzung entsprechender Flächen wäre mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit unvereinbar. Denn zur rechtlichen Sicherung der benötigten Ausgleichs- und Ersatzflächen steht das Instrumentarium der Enteignung zur Verfügung, die einen schwerwiegenden Eingriff in das geschützte Grundrecht nach Art. 14 GG darstellt. Ein solcher Eingriff ist nur zum Zwecke des Wohls der Allgemeinheit zulässig. Der Straßenbau und damit als dessen Bestandteil auch die Bereitstellung notwendiger Ausgleichs- und Ersatzflächen rechtfertigen den Eingriff – aber nur soweit sie erforderlich sind.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 14.1 und 14.2) 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.

#### Maßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild

Als Ausgleich für die funktionalen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch anlagenbedingte Eingriffe sind trassenbegleitende Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen, die diese Eingriffe in ihrer Wirkung auf das Landschaftsbild kompensieren. Sie dienen der Eingliederung der Umfahrung Lenting – Kösching in den vorhandenen Landschaftsraum und somit insgesamt der Neugestaltung des Landschaftsbildes gemäß Art. 6a BayNatSchG.

Die Einzelnen Maßnahmen sind in Unterlage 12.1-T (Maßnahmenblätter) beschrieben und in Unterlage 12.3-T dargestellt, worauf verwiesen wird. Insbesondere sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Anpflanzung von Gehölzen und Baumraster im Bereich der möglichen Anbindung der Ortsumfahrung Hepberg;
- Gestaltung einer Restfläche nördlich der Trasse als Gehölzinsel mit ausreichend breitem Gras- und Krautsaum;
- Gestaltung von Restflächen mit Einzelbäumen und Baumreihen;
- Neuanlage von extensivem Feuchtgründland, Sukzession von Uferstreifen und Pflanzung von Einzelbäumen auf Restflächen;
- Gestaltung des Verkehrskreisels an der Kreisstraße El 34 nördlich Desching durch Baumraster und Strauchpflanzung;
- Ansaat von standortgerechten Gras- und Krautmischungen auf den Böschungen und Straßennebenflächen;

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nach Realisierung der dargestellten und beschriebenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der

Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen bzw. ersetzt werden, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Das Ausgleichs- und Ersatzflächenkonzept wurde hinsichtlich der Lage, des Flächenumfanges und der speziellen geplanten Maßnahmen mit dem Landratsamt Eichstätt, untere Naturschutzbehörde, einvernehmlich abgestimmt. Wir haben dem Vorhabensträger nicht aufgegeben, die Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen vor Baubeginn funktionsgerecht herzustellen. Diese Verpflichtung könnte sich nur aus dem Artenschutzrecht insoweit ergeben, als die festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG darstellen, die die Aufrechterhaltung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten gewährleisten sollen. Wie oben bereits erläutert hat der Vorhabensträger jedoch die Möglichkeit, die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme zu beantragen, falls die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht so rechtzeitig hergestellt werden können, dass sie ihre Wirksamkeit als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen entfalten können. Abseits des Artenschutzrechts ist dagegen eine kontinuierliche Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität eines von einem Eingriff betroffenen Gebiets für Natur und Landschaft von Gesetzes wegen nicht gefordert (vgl. Art. 6a Abs. 2 Satz 1, Art. 6a Abs. 3a Satz 1 BayNatSchG).

### 2.3.6 Gewässerschutz

#### 2.3.6.1 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.

Bei der Trassenführung wird der Köschinger Bach mit einem Brückenbauwerk bei Bau-km 2+669,351 überquert. Die Querung bewirkt keine negativen Auswirkungen auf das Abflussgeschehen des Baches oder auf den Rückhalteraum des Bachsystems. Das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt hat dies im Schreiben vom 26.05.2008 ausdrücklich bestätigt.

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

Im Anhörungsverfahren wurde vom Wasserverband Kösching vorgetragen, dass sowohl durch die Querung des Köschinger Baches als auch durch die Realisierung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entlang des Lentinger Baches, Mehraufwendungen für die Unterhaltung der Gewässer (Räumung) auftreten werden. Beantragt wurde, dem Vorhabensträger aufzugeben, diese Unterhaltsmehraufwendungen innerhalb eines von der Planfeststellungsbehörde zu bestimmenden Zeitraumes zu ersetzen. Dieser Antrag wird abgelehnt. Die gesetzlichen Regelungen über die Unterhaltungslast für Gewässer sind zur Konfliktbewältigung ausreichend, ohne dass im vorliegenden Beschluss zusätzliche Nebenbestimmungen aufzunehmen sind. Auf Art. 43 Abs. 4, Art. 47 Abs. 4 BayWG und Art. 33 a Abs. 1 Satz 1 BayStrWG wird hingewiesen. Wir haben keinen Zweifel, dass sich der Vorhabensträger der gesetzlichen Verpflichtungen bewusst ist und berechnete Forderungen erfüllen wird. Zum Zeitpunkt der vorliegenden Planungsentscheidung ist jedoch nicht klar, ob und in welchem Umfang ein Mehraufwand überhaupt entstehen wird. Der Vorhabensträger hat zugesichert, im Rahmen der Ausführungsplanung der landschaftspflegerischen

Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Frage, welche Gehölze entlang der Bäche gepflanzt werden, auf die Belange des Wasserverbandes Rücksicht zu nehmen, soweit dies naturschutzrechtlich zulässig ist.

#### 2.3.6.2 Begründungen der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßenflächen anfällt und der Straße aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen.

Das Versickern von Niederschlagswasser, welches in Sickermulden gesammelt wird, stellt eine gestattungspflichtige Benutzung gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 5 WHG dar. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A.4.1.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Sofern im Baustellenbereich während der Bauausführung zum vorübergehenden Zutageleiten, Ableiten und Umleiten von Grundwasser (§§ 2 Abs. 1 i. V. m. 3 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 2 Nr. 2 WHG) eine beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zur Bauwasserhaltung erforderlich ist, ist diese noch gesondert vom Vorhabensträger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu beantragen.

Die Gestattung kann gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.4.3 angeordneten Auflagen 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 Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Eichstätt hat ihr Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

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. Eine Bauabnahme nach Abschluss der Baumaßnahmen gemäß Art. 69 Abs. 1 BayWG ist vom Vorhabensträger nach Art. 69 Abs. 2 Satz 2 BayWG nicht zu fordern, wenn die Bauoberleitung einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde.

#### 2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in einigem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung mit den Belangen der Landwirtschaft ergibt jedoch, dass der Straßenbau Vorrang besitzt. 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 noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 6,7 ha aus landwirtschaftlich genutzten Flächen 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 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Die geforderte Verschiebung des Kreisverkehrsplatzes an der Kreisstraße EI 34 nach Süden und die anschließende Straßenführung der Umfahrung auf dem Weg Fl.Nr. 4121 in östlicher und ungefähr auf der Grenze der Grundstücke FINrn. 4496 und 4501 in westlicher Richtung wird abgelehnt. Die Verschiebung hätte zur Folge, dass der Kreisverkehrsplatz direkt über einer Pipeline der Deutschen Transalpinen ÖlleitungsGmbH und 2 Gasleitungen (DN 500 und DN 550) der Ruhrgas AG zu liegen käme. In der Pipeline werden Flüssigkeiten der Gefahrenklasse 1 A befördert. Die Pipeline ist in einem Schutzstreifen von 10 m Breite, die Gasleitungen in einem Schutzstreifen von 8 m Breite verlegt, für den ein Bauverbot gilt. Ein Überbauen der Pipeline und der Gasleitungen ist wegen der damit verbundenen Gefahren möglichst zu vermeiden. Wenn ein Überbauen unvermeidbar ist, sollte die Kreuzung möglichst kurz sein. Der geforderte Überbau der Leitungen durch einen 50 m breiten Kreisverkehr stellt ein Gefahrenpotenzial dar und wäre mit enormen Kosten verbunden, was außer Verhältnis zur damit erreichten geringfügigen Verringerung der Beeinträchtigung für eine Acker- und zwei Feuchtwiesenflächen steht.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen so angepasst, dass die betroffenen landwirtschaftlichen Nutzflächen, wenn auch teilweise über Umwege, erschlossen sind. Ein weitergehender Erhalt des landwirtschaftlichen Wegesystems wird abgelehnt, insbesondere die Forderung, alle bestehenden „Rundwege“ müssten zum Zwecke der Zuckerrübenenernte erhalten bleiben oder ggf. neu erstellt werden. Zum einen wird das Wegenetz zur landwirtschaftlichen Bewirtschaftung der Felder aufrechterhalten, zum anderen ist nach der Praxis im Landkreis Eichstätt durch verkehrsrechtliche Anordnung gewährleistet, dass die Beladung von Lkw mit Zuckerrüben auch von der Staatsstraße aus möglich ist. Die Errichtung von durchgängigen Anwandwegen parallel zur Umfahrung würde zudem einen enormen Flächenmehrbedarf bedeuten, der sowohl im Hinblick auf das Grundrecht aus Art. 14 GG der Grundstückseigentümer als auch im Hinblick auf die Umweltauswirkungen wegen größerer Flächenversiegelung nicht gerechtfertigt wäre.

Die Forderung, den Ausbau ab dem Kreisel Dieselstraße in östlicher Richtung bis zur St 2335 vorerst zu unterlassen, wird zurückgewiesen. Die Staatsstraße St 2335 dient dem überörtlichen Verkehr. Eine Unterbrechung der Netzverbindung – auch nur vorübergehend – wäre mit der Funktion als Staatsstraße nicht vereinbar.

Die Forderung, naturschutzrechtlich gebotene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bevorzugt auf solchen Flächen durchzuführen, die nach der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Grundstücken als unwirtschaftliche Restflächen übrig bleiben, wird zurückgewiesen. Zwar ließe sich auf diesem Wege die Beeinträchtigung der Landwirtschaft weiter verringern, jedoch hat sich das Ausgleichskonzept an naturschutzfachlichen Vorgaben zu orientieren. Die Flächen müssen für einen Ausgleich bzw. Ersatz geeignet sein. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die Auswahl der dazu zu verwendenden Flächen sind fachlich mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt worden und sind auch in dieser Form umzusetzen (Einzelheiten unter C 2.3.5.2 ff.).

### 2.3.8 Städtebauliche Belange

Die Wahl der Trasse trägt den künftigen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung der Gemeinde Lenting und des Marktes Kösching Rechnung und berücksichtigt deren vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung.

### 2.3.9 Sonstige öffentliche Belange

#### 2.3.9.1 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 Schutzauflagen in A 3.7 wird hingewiesen. Die Kreuzung von Mineralöföhrleitungen hat der TÜV Süd umfassend geprüft und in zwei Stellungnahmen unter Auflagen für zulässig erachtet.

Im Anhörungsverfahren wurde vorgetragen, der Vorhabensträger müsse geplante Leitungen, die im Zuge des Baus der Umfahrung im Straßenkörper angelegt werden sollen, in seinen Planungen berücksichtigen. Der Planfeststellungsbeschluss kann hierüber keine Anordnungen treffen. Denn insoweit erzeugt der Bau der Straße keine Konflikte mit bestehenden Rechten, die der Beschluss zu bewältigen hätte. Die Träger der Versorgungsleitungen haben sich diesbezüglich mit dem Straßenbaulastträger rechtzeitig abzustimmen.

#### 2.3.9.2 Denkmalschutz

Die Trasse der Umfahrung Lenting – Kösching betrifft Flächen mit bekannten Bodendenkmälern sowie Flächen mit zu erwartenden Bodendenkmälern.

Das Vorhaben kann dennoch auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. oben C.2.2) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Insbesondere die Verwirklichung der mit der Planung verfolgten verkehrlichen und raumordnerischen Planungsziele ist für die Abwägung von erheblichem Gewicht. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (unter Ziff. A.3.5) vorgesehenen Maßgaben.

Die unter Ziff. A.3.5 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen

Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten. Sollte keine Einigung erzielt werden, haben wir uns eine ergänzende Entscheidung vorbehalten.

#### 2.3.9.3 Jagd und Wild

Den Belangen der Jagd wird durch die festgestellte Planung ausreichend Rechnung getragen. Insbesondere durch die Wahl der planfestgestellten Trassenführung entfiel die gegen die ursprüngliche Trassierung erhobene Forderung nach Errichtung eines Wildschutzzauns (vgl. Stellungnahme des Landesjagdverbands Bayern e. V. vom 26.05.2008 einschließlich des Schreibens des Jagdschutz- und Jägervereins Ingolstadt e. V. vom 21.05.2008 als Anlage). Die von der Jagdgenossenschaft Kösching darüber hinaus aufgestellten Forderungen betreffen entschädigungsrechtliche Fragestellungen, die direkt mit der Inanspruchnahme von Flächen der Jagdgenossenschaft zusammenhängen und daher in einem nachfolgenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu klären sind (vgl. BGH, Urteil vom 15.02.1996, Az. III ZR 143/94 – juris, Rn. 14). Zusätzliche Durchlässe für Niederwild halten wir angesichts der geplanten Trassierung, die weitgehend auf intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen verläuft, für nicht erforderlich.

### 2.4 Private Einwendungen

#### 2.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Einwendungsführern erhoben wurden:

##### 2.4.1.1 Flächenverluste, sonstige Nachteile

Für den Bau der Umfahrung Lenting – Kösching im Zuge der St 2335 werden insgesamt ca. 15,12 ha Fläche aus Privateigentum dauerhaft benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, dauernde Nutzungsbeschränkung, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu diesen bereits oben behandelten Themen.

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

##### 2.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

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

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

#### 2.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und 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.

#### 2.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen.

#### 2.4.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Die landwirtschaftlichen Wege wurden so geplant, dass die betroffenen Flächen, wenn auch teilweise über Umwege, weiterhin zu erreichen sind. Diesbezügliche Einwände auf unveränderte Beibehaltung einer günstigen Verkehrsbeziehung weisen wir zurück.

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

Art. 17 Abs. 2 und 4 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken. 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. Das Straßenrecht begründet somit keinen Anspruch auf immer gleich bleibenden Anschluss an das öffentliche Straßennetz und den Fortbestand günstiger Verkehrsbeziehungen, sofern im Übrigen eine ausreichende Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz gegeben ist (Art. 17 Abs. 1, 2, 3 BayStrWG). Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

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

werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

#### 2.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Die vorgesehene Bepflanzung ist unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen. Durch die Regelung in A.3.4.3 des Planfeststellungsbeschlusses wird sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Ziffer 3 FStrG 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.

#### 2.4.1.2.5 Dränagen

Soweit durch die Baumaßnahme vorhandene Dränagen durchschnitten werden, ist durch die Nebenbestimmung in A.3.4.4 sichergestellt, dass genehmigte bzw. genehmigungsfähige Dränagen durch den Vorhabensträger im Zuge der Bauarbeiten gefasst bzw. an die neue Entwässerung angeschlossen werden.

#### 2.4.1.2.6 Vernässung von Grundstücken

Eine Eigentumsgefährdung infolge Vernässungsschäden ist durch die Baumaßnahme nicht zu besorgen. Die Entwässerung der St 2335 Umfahrung Lenting – Kösching erfolgt nach den anerkannten Regeln der Straßenbautechnik und den einschlägigen wasserwirtschaftlichen Richtlinien. 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 3.2 und A 4.3 festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt.

Ferner haben wir den Vorhabensträger unter A 3.4.4 dieses Beschlusses verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Funktionsfähigkeit betroffener Dränageanlagen aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt wird, um die ordentliche Entwässerung von Grundstücken weiterhin sicherzustellen. Eine Gewährleistungszeit hierfür von 10 Jahren, wie von Einwendungsführern gefordert, wird abgelehnt. Unklar ist bereits, wie eine solche Forderung zu verstehen ist. Weder als Garantieübernahme gegen Vernässungsschäden noch als Regelung einer Beweislastumkehr oder als Festlegung einer echten Gewährleistungsfrist erachten wir die Erteilung einer solchen Auflage für erforderlich. Dem Vorhabensträger wird die funktionsgerechte Wiederherstellung der Dränagen aufgegeben. Dass sich nach der plangemäßen Wiederherstellung der Dränagen Vernässungsschäden ergeben, die kausal auf die festgestellte Planung zurückzuführen sind, ist nicht zu besorgen. Der Vorhabensträger hat erklärt, er werde vor der Ausführung der Überschüttung von Dränagen die jeweiligen Grundstückseigentümer sowie einen Vertreter des örtlich zuständigen Amts für Landwirtschaft und Forsten benachrichtigen, damit sie die Ausführung der Arbeiten vor Ort begleiten können. Die dauerhafte Funktionsfähigkeit der Dränagen hängt von der ordnungsgemäßen Unterhaltung der Anlagen ab. Diese obliegt den bisherigen Unterhaltungsverpflichteten, soweit sich aus den gesetzlichen Regelungen nichts anderes ergibt.

#### 2.4.1.2.7 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen



Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind durch den Vorhabensträger wieder zu rekultivieren (A.3.4.7). Soweit dennoch Ertragseinbußen und Minderungen verbleiben, hat eine Regelung im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

#### 2.4.1.2.8 Vertretungskosten

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

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann dieser Planfeststellungsbeschluss deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitern. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

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

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

#### 2.4.2 Einzelne Einwender

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, insbesondere hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Planungsvarianten, Ausbaustandard und befürchteter Lärm- und Luftschadstoffbeeinträchtigungen durch das Bauvorhaben, bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen gehen wir im Folgenden nicht mehr gesondert ein. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch die Tektur oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt haben.

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Der Gemeinde Lenting und dem Markt Kösching, in welchen der Planfeststellungsbeschluss öffentlich ausliegt, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden Einsicht nehmenden Einwendungsführern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der jeweiligen Kommune mitgeteilt.

##### 2.4.2.1 Mandanten der Kanzlei Höchstädter & Kollegen

###### 2.4.2.1.1 Einwendungsführer 0022

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Flächen der bereits bestehenden Kopernikusstraße, die zur Staatsstraße aufgestuft wird. Er forderte, dass diese Flächen vom Vorhabensträger erworben werden und dabei die Baukosten für die Errichtung der Kopernikusstraße berücksichtigt werden müssten. Die Forderung bedarf keiner

Entscheidung im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss. Eine Verpflichtung zur Übernahme des Eigentums braucht dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden. Die Kopernikusstraße wurde als Ortsstraße gewidmet. Mit der Widmung wurde sie zur öffentlichen Straße. Die Aufstufung zur Staatsstraße erfolgt unabhängig von einem zivilrechtlichen Erwerb der Grundflächen. Die Aufstufung bewirkt im vorliegenden Fall für den Grundeigentümer keine zusätzliche Beschwerde, da sich an dem öffentlichen Charakter der Straße nichts ändert. Es tritt lediglich ein neuer Straßenbaulastträger an Stelle des alten, ohne dass sich etwas an der Eigentumssituation verändern würde. Dem (neuen) Träger der Straßenbaulast, der nicht Eigentümer der Straßengrundstücke ist, steht die Ausübung der Rechte und Pflichten des Eigentümers in dem Umfang zu, wie es die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs erfordert (Art. 13 Abs. 1 BayStrWG). Der Eigentümer des Grund und Bodens hat zwar gemäß Art. 13 Abs. 2 BayStrWG gegen den Straßenbaulastträger einen Anspruch darauf, dass dieser den Grund erwirbt. Ob dieser Anspruch gemäß Art. 13 Abs. 2 Satz 1 BayStrWG im konkreten Fall ausgeschlossen ist, bedarf hier keiner Klärung (hingewiesen wird in diesem Zusammenhang zudem auf die Regelung des Art. 9 Abs. 4 Satz 1 BayStrWG, wonach der bisherige Straßenbaulastträger dem neuen Straßenbaulastträger u. a. dafür einzustehen hat, dass er den notwendigen Grunderwerb durchgeführt hat). Jedenfalls steht der Aufstufung der bestehenden Ortsstraße zur Staatsstraße das zivilrechtliche Eigentum nicht im Wege. Ein Erwerbsanspruch gemäß Art. 13 Abs. 2 BayStrWG muss nicht im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss geklärt werden, sondern kann einem Enteignungsverfahren vorbehalten bleiben. Der Vorhabensträger hat im Verlauf des Anhörungsverfahrens zudem erklärt, er werde den Grunderwerb mit dem Einwendungsführer außerhalb der Planfeststellung mit gesonderter Vereinbarung regeln.

Der Einwendungsführer griff die geplante Entwässerung der Umfahrung über Böschungen oder Rasenmulden an, denn im Bereich des „Interparks“ sei hierfür aufgrund der örtlichen Verhältnisse kein Raum. Die Entwässerung der bestehenden Kopernikusstraße erfolge in das Entwässerungssystem des „Interparks“. Wir halten den Einwand für nicht durchgreifend. Eine Änderung der bestehenden Entwässerungssituation im „Interpark“ ist gar nicht geplant. Die bereits vorhandene Straßenentwässerung als Bestandteil der bestehenden Kopernikusstraße gemäß Art. 3 Nr. 1a BayStrWG wird durch die Umstufung in technischer Hinsicht nicht berührt. Sie bleibt unverändert als Entwässerung der (künftigen) Staatsstraße erhalten. Der Vorhabensträger plant die Entwässerung der Staatsstraße über Böschungen und Rasenmulden nur dort, wo die Straße neu gebaut werden muss. Im (Nah-)Bereich des „Interparks“ ist dies der Lückenschluss zwischen den beiden Kreisverkehren außerhalb des Gewerbegebiets.

Der Einwendungsführer forderte die Beibehaltung der bestehenden Straßenbeleuchtung sowie die Gewährleistung der Versorgung der Gewerbegrundstücke mit Brauch – und Frischwasser über die bereits im Straßengrund verlegten Leitungen. Die Straßenbeleuchtung ist kein Bestandteil der gesetzlichen Straßenbaulast. Die Beibehaltung der Straßenbeleuchtung wird der Straßenbauverwaltung in diesem Beschluss nicht aufgegeben. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass die Beleuchtung aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig wäre. Über die Beleuchtung können später Vereinbarungen zwischen der Kommune und dem Straßenbaulastträger getroffen werden. Die bestehenden Leitungen im Straßenkörper werden durch die Umstufung nicht verändert. Sie stellen unabhängig von der konkreten Klassifizierung der Straße Sondernutzungen nach Bürgerlichem Recht (Art. 22 BayStrWG) dar. Sind die Leitungen dinglich gesichert, so wirkt die Sicherung nach den sachrechtlichen Regeln auch gegenüber dem neuen Straßenbaulastträger. Sind sie lediglich obligatorisch gesichert, kommt es darauf an, ob die Baulastträger deren Übernahme vereinbaren. Anderenfalls muss der Leitungsträger eine neue Vereinbarung mit dem neuen Straßenbaulastträger anstreben. Eine Festsetzung im Planfeststellungsbeschluss über den Bestand der Leitungen ist jedenfalls nicht erforderlich.

Dienen die Leitungen der Entwässerung der Straßenfläche, so sind sie gemäß Art. 2 Nr. 1 a BayStrWG Bestandteil der Straße. Die Umstufung zur Staatsstraße ändert an ihrem Bestand nichts.

#### 2.4.2.1.2 Einwendungsführer 1001

Der Einwendungsführer wird nicht direkt in seinem Grundeigentum betroffen. Er befürchtet, dass durch die Aufstufung der bestehenden Kopernikusstraße zur Staatsstraße die Grundstücke Fl.Nr. 4089/1, 4089/5, 4089/23, 4089/25 kraft Gesetzes (Art. 23 Abs. 1 BayStrWG) in einem Streifen von 20 m Breite, gemessen ab Fahrbahnrand, mit einem Anbauverbot bzw. in einem 40 m breiten Streifen mit Anbaubeschränkungen (Art. 24 Abs. 1 BayStrWG) belastet werden. Dies trifft jedoch nicht zu, da gemäß Art. 23 Abs. 3, Art. 24 Abs. 4 BayStrWG die Anbauverbots- bzw. beschränkungszonen nicht einzuhalten sind. Der existierende Bebauungsplan „Gewerbepark Großmehring – Kösching“ regelt die Bebaubarkeit der an die Kopernikusstraße angrenzenden Flächen. Er enthält die Begrenzung der Verkehrsflächen sowie die an diesen gelegenen Grundstücksflächen. Er ist auch unter Mitwirkung der (richtigen) Straßenbaubehörde zustande gekommen. Maßgeblicher Zeitpunkt hierfür ist die Aufstellung des Bebauungsplans (Zeitler, Art. 23, Rn. 154; a. A. Kodal/Krämer, Kap. 28, Rn. 43: Der Gegenmeinung ist zwar zuzugeben, dass nur die geforderte Mitwirkung des *gegenwärtigen* Straßenbaulastträgers gewährleistet, dass der aktuellen Verkehrssituation, der eine Umstufung geschuldet war, bei der Beurteilung der Bebaubarkeit der an die Straße angrenzenden Flächen Rechnung getragen werden kann. Sie verkennt allerdings die Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans. Seine Festsetzungen würden ständig Gefahr laufen, im Falle einer späteren Straßenumstufung automatisch unwirksam zu werden. Besser wird diese Konfliktsituation durch die von uns favorisierte Lösung beherrscht. Der Bebauungsplan bleibt rechtsverbindlich. Ändern sich die Verkehrsverhältnisse und wird eine Umstufung notwendig, muss überprüft werden, ob die Änderung so gravierend ist, dass der Bebauungsplan angepasst werden muss – möglicherweise, weil sonst seine Funktionslosigkeit droht. Der Ausgleich zwischen kommunaler Planungshoheit und den von der Straßenbaubehörde zu beachtenden Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wird so am besten hergestellt.). Bei Aufstellung des Bebauungsplans war der Markt Kösching sowohl Träger der Planungshoheit als auch Straßenbaulastträger der Kopernikusstraße. Der neue Straßenbaulastträger hat die Zustimmung gegen sich gelten zu lassen. Anhaltspunkte für eine Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch eine den Anforderungen des Bebauungsplan gerecht werdende Bebauung gibt es derzeit nicht.

Zurückgewiesen wird die Forderung, dass auch nach der Umstufung eine Zufahrt zu den gewerblichen Grundstücken an jedem Ort möglich sein müsse. Die Umfahrung Lenting – Kösching stellt im Bereich des Gewerbeparks eine sog. „freie Strecke“ dar. Trotz des bestehenden Bebauungsplans für eine gewerbliche Nutzung der anliegenden Grundstücke wird die Straße rechtlich nicht zu einer „Ortsdurchfahrt“. Die Einteilung der verschiedenen Straßenbereiche (Art. 4 BayStrWG) orientiert sich ausschließlich am tatsächlichen Bestand. Zufahrten zu Staats- und Kreisstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten sowie zu Gemeindeverbindungsstraßen gelten als Sondernutzungen und bedürfen einer Sondernutzungserlaubnis. Einer Erlaubnis bedarf es nur dann nicht, wenn Zufahrten zu baulichen Anlagen geschaffen werden, die dem Verfahren nach Art. 23 oder 24 BayStrWG unterliegen. Zwar liegt ein Bebauungsplan nach Art 23 Abs. 3 BayStrWG vor (siehe oben), jedoch enthält er keine Festsetzungen zu den Zufahrtsverhältnissen der einzelnen Grundstücke. In der zeichnerischen Darstellung finden sich Straßen, die in Wendehämmern enden und beidseits anliegende Grundstücke erschließen. Dies spricht dafür, dass der Planungsträger an eine rückwärtige Erschließung der Grundstücke gedacht hat. Jedenfalls hat der Einwendungs-

führer derzeit keine Rechtsposition inne, die ihm eine Zufahrt „von jedem Ort“ auf seine Grundstücke zu deren gewerblicher Nutzung vermittelt.

Vorgenanntes gilt in selber Weise für die Forderung, dass auch nach Umstufung zur Staatsstraße ein Abbiegen in die Gewerbegrundstücke sowohl nach links als auch nach rechts möglich sein müsse.

Der Einwendungsführer forderte die Beibehaltung der bestehenden Straßenbeleuchtung sowie die Gewährleistung der Versorgung der Gewerbegrundstücke mit Brauch – und Frischwasser über die bereits im Straßengrund verlegten Leitungen. Die Forderung wird unter Bezugnahme auf die obigen Ausführungen zu den gleich gelagerten Einwendungen von Einwendungsführer Nr. 0022 abgelehnt.

#### 2.4.2.2 Mandanten der Kanzlei Nüsslein, Sättler & Kollegen

##### 2.4.2.2.1 Einwendungsführer 1003

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1478 der Gemarkung Kösching. Die Eigentümerstellung erlangte der Einwendungsführer erst im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens.

Der ursprüngliche Eigentümer erhob Einwendungen gegen die Planung in der Gestalt vor der ersten Tektur. Er wendet sich gegen die Durchschneidung des Grundstücks Fl.Nr. 1478, die das Grundstück für eine landwirtschaftliche Nutzung wertlos mache. Er als auswärtiger Grundstückseigentümer werde im Vergleich zu Köschinger Landwirten einseitig belastet.

Im Verlauf der Fortsetzung des Anhörungsverfahrens für die erste Tektur wurden vom Rechtsnachfolger des ursprünglichen Einwendungsführers – dem jetzigen Einwendungsführer – neben den soeben dargestellten Einwänden gänzlich neue Einwendungen gegen die Planung erhoben, obwohl keine Belange erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden. Kritisiert wurden die Prüfung der Planungsalternativen sowie die Beeinträchtigung von Lebensräumen und deren naturschutzrechtliche Auswirkungen. Mit diesen Einwendungen ist der Einwendungsführer indes gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG präkludiert. Ein neuer Eigentümer eines Grundstücks ist mit den auf das Grundstück bezogenen Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen, soweit sein Rechtsvorgänger während des Planfeststellungsverfahrens keine fristgerechten Einwendungen erhoben hat. Den bereits eingetretenen Einwendungsausschluss muss sich der Rechtsnachfolger entgegenhalten lassen, weil er nur eine bereits präklusionsbelastete Rechtsposition erworben hat. Anderenfalls wäre die Präklusionsvorschrift des Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG durch einfache Eigentumsübertragung auszuhebeln. Im Übrigen verweisen wir jedoch hinsichtlich der vorgetragenen Einwendungen auf unsere diesbezüglichen Ausführungen zu den Planungsalternativen und den naturschutzrechtlichen Aspekten in diesem Beschluss.

Mit den nicht präkludierten Einwendungen dringt der Einwendungsführer ebenfalls nicht durch. Die Streckenführung der Umfahrung wird durch Zwangspunkte bestimmt. Einer davon ist die bestehende Baulücke im Gewerbegebiet Kösching auf dem Gelände der Fa. Kessel. Die Trasse wird unter größtmöglicher Vermeidung der Durchschneidung großer zusammenhängender landwirtschaftlicher Flächen unter Einbeziehung dreier Flächen, die bereits dem Vorhabensträger gehören, geführt. Eine Vermeidung der Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 1478 – z. B. durch eine Trassenführung weiter nördlich – würde die Durchschneidung einer größeren Anzahl anderer großer Landwirtschaftsflächen zur Folge haben, die direkt an Fl.Nr. 1478 anschließen. Zudem müsste das Netz der öffentlichen Feld- und Waldwege stärker durchschnitten werden (Fl.Nr. 1451, 1480). Eine Trassenführung um das Grundstück Fl.Nr. 1478 herum würde außerdem geringere Kurvenradien bedeuten, was wiederum negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hätte.

### 2.4.2.3 Mandanten der Kanzlei Schönefelder, Koske, Ziegler

#### 2.4.2.3.1 Einwendungsführer 1007

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nr. 4745 und 4746 der Gemarkung Kösching sowie nach eigenen Angaben Pächter des Grundstücks Fl.Nr. 4744 der Gemarkung Kösching. Die Grundstücke wurden durch die Planung in der ursprünglichen Gestalt jeweils im Süden im Ausmaß von ca. 3.865 m<sup>2</sup> (Eigentumsfläche) bzw. 235 m<sup>2</sup> (Pachtfläche) dauerhaft betroffen. Durch die Tektur des Plans veränderte sich die Flächeninanspruchnahme. Nunmehr werden aus den Eigentumsflächen ca. 915 m<sup>2</sup> und aus der Pachtfläche ca. 235 m<sup>2</sup> dauerhaft benötigt.

Der Einwendungsführer wandte gegen die ursprüngliche Planung folgendes ein: In den Flurstücken 4745 und 4746 sind insgesamt 8 Drainagen verlegt, die in den Lentinger Bach münden. Durch die zukünftige Straße wird der Entwässerungsverlauf durchschnitten.

Im Rahmen der Fortsetzung des Anhörungsverfahrens für die erste Tektur wandte der Einwendungsführer gänzlich neu ein, die Planung würde zu einer nachhaltigen und letztlich unzumutbaren Verschlechterung der Zufahrtsmöglichkeit führen, da sich die Hofstelle in der Gemeinde Lenting befindet und der Einwendungsführer es zukünftig mit der vielbefahrenen Umfahrung Lenting – Kösching zu tun habe. Zudem gebe es keine Planrechtfertigung für das Vorhaben. Die Trassenwahl sei fehlerhaft. Die neu angelegten Feldwege müssten für die Befahrbarkeit mit großen Erntemaschinen tauglich sein. Die geplante Errichtung eines Schutzzauns zum Schutz angrenzender Biotopflächen (Maßnahme S 2) mache das Erreichen der Grundstücke Fl.Nr. 4745 und 4744 unmöglich. Dabei handele es sich um intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen und nicht um einen „Nahbereich von naturnahen Vegetationsbeständen“, wie im LBP beschrieben. Beantragt wurden die Übernahme der Restgrundstücke und die Verschaffung von Ersatzpachtland.

Die Einwendungen und Anträge werden zurückgewiesen. Den Einwendungen hinsichtlich der Drainagen wird durch die Auflage A.3.4.4 abgeholfen. Die Errichtung eines Schutzzauns ist erforderlich, um die baubedingte Eingriffe in Biotope möglichst zu vermeiden und entspricht damit dem naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot des Art. 6a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG. Das Grundstück Fl.Nr. 4744 ist in der amtlichen Biotopkartierung als Biotop GN 1015 erfasst. Die fachliche Einschätzung der Naturschutzverwaltung über die Wertigkeit der Fläche halten wir für tragfähig, auch wenn der Einwendungsführer die Fläche subjektiv anders wahrnimmt und ihr den Biotopcharakter abspricht. Die Biotopkartierung ist auf einem aktuellen Stand (Amtliche Biotopkartierung des LfU 2005). Der Schutzzaun verhindert im Übrigen das Zufahren auf die Grundstücke Fl.Nr. 4745 und 4746 für den Einwendungsführer nicht. Da das Grundstück Fl.Nr. 4744 direkt an das Grundstück Fl.Nr. 4745 anschließt, kann er von dort zufahren. Der Schutzzaun, der auf der als vorübergehend in Anspruch genommenen Fläche errichtet wird, wird nach Beendigung der Baumaßnahme wieder entfernt.

Die übrigen Einwendungen sind verspätet. Durch die Tektur hat sich weder die Planrechtfertigung geändert noch die Trassenwahl zu Ungunsten des Einwendungsführers verändert. Auch die Tatsache, dass die Felder des Einwendungsführers zukünftig an einer vielbefahrenen Staatsstraße liegen werden und dadurch Konflikte für einen Landwirt entstehen können, der seinen Hof in der Gemeinde Lenting hat, hat sich durch die Tektur nicht geändert. Schon bei der ursprünglichen Straßenplanung hätte der Einwendungsführer die St 2335 überqueren müssen. Durch die Tektur wird die Anfahrt zu den Grundstücken im Vergleich dazu für den Einwendungsführer besser, denn in der vorliegenden Planung wird entlang der Umfahrung ein neuer durchgehender öffentlicher Feld- und Waldweg angelegt, der an den bestehenden Weg Fl.Nr. 4738 der Gemarkung Kösching anschließt und aus Richtung Lenting ein Kreuzen der Umfahrung nicht mehr notwendig macht. Dass der Einwendungsführer wie

bisher im Bereich des Aldi-Marktes die bestehende St 2335 überqueren muss, stellt unseres Erachtens keinen Konflikt dar, der durch die Planung der Umfahrung hervorgerufen wird. Durch die Umfahrung wird die Verkehrsbelastung auf der bestehenden Staatsstraße im Vergleich zum Prognose-Nullfall erheblich sinken. Der Kreisverkehr wird zudem dafür sorgen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten geringer sein werden als derzeit. Das Abbiegen nach links in die Straße wird für landwirtschaftliche Fahrzeuge nach unserer Einschätzung nicht unzumutbar erschwert.

Hinsichtlich der beantragten Übernahme der Grundstücke bzw. der Verschaffung von Ersatzland wird auf die obigen allgemeinen Ausführungen verwiesen.

#### 2.4.2.3.2 Einwendungsführer 1011

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4495 der Gemarkung Kösching. Er wendet sich gegen die Durchschneidung dieses Grundstücks und fordert die Übernahme des gesamten Grundstücks durch den Vorhabensträger. Zur Begründung führt er an, die Restflächen seien nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll zu bewirtschaften. Zudem gebe es Schwierigkeiten beim Einsatz von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln, die auf den Restflächen wegen der breiten Maschinen zum Teil doppelt aufgebracht würden. Die Trasse durchschneide das Tal des Köschinger Bachs und greife damit in die hydrogeologischen Verhältnisse ein. Um ein Vernässen des Grundstücks des Einwendungsführers zu vermeiden, müssten zum Ableiten des talabwärts drückenden Wassers Gräben entlang der Trasse Richtung Köschinger Bach angelegt werden, was den Flächenverbrauch weiter erhöhen würde. Die Anlage zusätzlicher Gräben würde zudem dazu führen, dass die Restgrundstücke von fünf Gewässern umgeben wären.

Die geplante Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwendungsführers für die Baumaßnahme ist zur Verwirklichung der mit der Planung verfolgten Ziele erforderlich. Eine Verschonung des Grundstücks ist nicht möglich, da der Kreisverkehr mit der Kreisstraße El 34 aufgrund der im Boden vorhandenen Leitungen nicht frei verschiebbar ist und einen Zwangspunkt der Planung darstellt. Wegen der kurzen Entwicklungslänge zwischen diesem Zwangspunkt und dem Grundstück des Einwendungsführers ist ein Entfall der Grundstücksinanspruchnahme nicht möglich. Über die Übernahme des Restgrundstücks ist nicht im Rahmen der Planfeststellung zu entscheiden. Diese Frage steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der direkten Flächeninanspruchnahme und bleibt einem nachfolgenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gleiches gilt für die behaupteten Betriebsschwernisse durch die Formverschlechterung und Verkleinerung des Grundstücks. Die Erschwernisse, die durch die Grundinanspruchnahme entstehen, wiegen im Rahmen der Planungsentscheidung jedenfalls nicht so schwer, dass die geplante Inanspruchnahme des Grundstücks ungerechtfertigt wäre. Das nördlich der geplanten Umfahrung verbleibende Restgrundstück der Fl.Nr. 4495 wird vom Vorhabenssträger ohnehin übernommen. Die Vorbelastung des Grundstücks durch den Entwässerungsgraben an der südlichen Grundstücksgrenze und den in den östlichen Teil des Grundstücks hineinragenden Altarm des Köschinger Bachs wird durch die Straßenplanung nicht verändert. Eine Umzingelung des Restgrundstücks durch fünf Gräben kann nicht erkannt werden. Das Wasser, das von der Straße abfließt, wird über die Bankette durch eine Humusschicht hindurch im Untergrund versickert. Die Anlage von Straßengräben ist nicht geplant. Im westlichen Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 4495 entwässert die Straße ausschließlich nach Norden, also weg vom südlichen Restgrundstück. Nur im östlichen Bereich weist die Straße eine südwärts gerichtete Querneigung auf, so dass nur dort überhaupt Straßenwasser auf das südliche Restgrundstück gelangen könnte. Wir halten jedoch die geplante Entwässerung für ausreichend, um dies im Regelfall zu verhindern. Das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt hat die geplante Entwässerung geprüft und nicht beanstandet. Eine Vernässung des Grundstücks des Einwendungsführers infolge der geplanten Straße ist

nach den vorhandenen geprüften Planunterlagen nicht zu befürchten. Die Straßenplanung ist nicht auf einen Katastrophenregen auszurichten.

#### 2.4.2.3.3 Einwendungsführer 1402

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4683/31 der Gemarkung Kösching. Das Grundstück liegt am südlichen Ortsrand von Kösching in einem reinen Wohngebiet. Der Einwendungsführer befürchtet gesundheitliche Schädigungen sowie Wertminderungen seines Eigentums bzw. Mietminderungen wegen des Verkehrslärms, der von der neuen Straße auf sein Grundstück einwirkt. Zu berücksichtigen sei die bereits vorhandene Lärmbelastung, u. a. durch die Autobahn A 9 und einen holzverarbeitenden Betrieb. Zudem werde die Erholungsfunktion im Nahbereich von Kösching beeinträchtigt. Die Klassifizierung der Straße als Staatsstraße sei nicht gerechtfertigt. Es komme entweder eine Bundesfernstraße oder eine gemeindliche Erschließungsstraße für ein Gewerbegebiet in Betracht. Der Einwender befürchtet zudem, dass die Anbindung der „Frühlingsstraße“ an die Umfahrung über den geplanten öffentlichen Feld- und Waldweg (BWV Nr. 94) zu einer zusätzlichen Lärmbelastung für das Wohngebiet führen könnte.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Das Anwesen des Klägers ist in den Unterlagen 11.1 und 11.2 als Immissionsort 31 ausgewiesen. Der maximale Beurteilungspegel für dieses Anwesen beträgt 43,9 dB(A) für den Tag und 33,8 dB(A) für die Nacht. Die Grenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden damit deutlich unterschritten. Eine gesundheitliche Gefährdung durch den von der Straße ausgehenden Lärm kann ausgeschlossen werden. Betrachtet werden muss lediglich der von dem neu zu bauenden Verkehrsweg ausgehende Lärm (vgl. Wortlaut des § 41 BImSchG „durch diese“). Es haben sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass sich durch den von der geplanten Umfahrung zusätzlich entstehenden Lärm unter Berücksichtigung der Lärmvorbelastung durch bereits vorhandene andere Verkehrswege insgesamt eine gesundheitsschädigende Lärmbelastung ergibt. Dabei wird mit der ständigen Rechtsprechung von Werten von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts ausgegangen, ab denen eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen ist. Der Verkehrslärm, der von der Frühlingsstraße ausgeht, bleibt unberücksichtigt, da an dieser Straße keine Änderung vorgenommen wird. Die Anbindung des bestehenden öffentlichen Feld- und Waldwegs an die Umfahrung ist zur Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Grundstücke erforderlich. Ob diese Anbindung den vom Einwendungsführer befürchteten Schleichverkehr durch die Frühlingsstraße wirklich verursacht, lassen wir dahinstehen. Sollte sich ein solcher Verkehr entwickeln und unzumutbaren Ausmaße annehmen, so kann diesem Problem durch verkehrsrechtliche Anordnungen begegnet werden.

Die Einwendungen hinsichtlich der Erholungsfunktion und zur Straßenklassifizierung werden an anderer Stelle in diesem Beschluss behandelt (vgl. C.2.3.2.4; C.2.6).

#### 2.4.2.3.4 Einwendungsführer 1403

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4683/81 der Gemarkung Kösching. Das Grundstück befindet sich in Nachbarschaft zum Grundstück des Einwendungsführers 1402. Gegen die Straßenplanung wurden die gleichen Einwendungen erhoben wie bereits unter C.2.4.2.3.3 dargestellt. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Das Anwesen des Einwendungsführers wurde zwar nicht gesondert als Immissionspunkt untersucht. Es liegt jedoch rückwärtig zu den untersuchten Immissionspunkten 26 – 31. Die für diese Immissionspunkte errechneten maximalen Lärmwerte betragen 45,6 dB(A) tagsüber und 35,5 dB(A) nachts (vgl. Unterlage 11.1 Immissionspunkt 26). Damit werden die einschlägigen Grenzwerte deutlich unterschritten. Für das dahinterliegende Anwesen des Einwendungsführers gilt dasselbe. Von einer Gesundheitsgefährdung oder einer ausgleichspflichtigen Wertminderung des Grundstücks ist nicht auszugehen.

#### 2.4.2.3.5 Einwendungsführer 1404 und 1405

Der Einwendungsführer 1404 ist Eigentümer und Einwendungsführer 1405 ist Pächter des Grundstücks Fl.Nr. 4739 der Gemarkung Kösching. Das Grundstück wird durch die festgestellte Straße am nördlichen Rand betroffen. Dauerhaft werden ca. 1.455 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen. Nach den Angaben der Einwendungsführer sei das Grundstück Wiese. Einwendungsführer 1405 nehme an einem öffentlich geförderten Kulturlandschaftsprogramm teil. Die Einwendungsführer befürchten, dass wegen der Grundinanspruchnahme die Verpflichtungen aus dem Kulturlandschaftsprogramm nicht mehr eingehalten werden könnten und daher Rückzahlungen ausgelöst würden, deren Übernahme durch den Vorhabensträger gefordert werde. Das Grundstück werde ungünstig angeschnitten. Es ergäben sich in nördliche Richtung spitz zulaufende und nur noch schwer zu bewirtschaftende Flächen. Gefordert werde die Übernahme der Restfläche des Grundstücks. Zu berücksichtigen sei die Lage des landwirtschaftlichen Anwesens der Einwendungsführer jenseits der Autobahn A 9. Durch die neue Straße könne es zur Vernässung des Grundstücks kommen. Die bestehenden Dränagen seien funktionsfähig zu erhalten.

Wir weisen die Einwendungen unter Hinweis auf die allgemeinen Ausführungen unter C.2.4.1 ff. zurück. Die entschädigungsrechtlichen Fragen, die sich aus der direkten Inanspruchnahme des Grundeigentums ergeben, bleiben einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren vorbehalten. Ergänzend hierzu wird im Hinblick auf die Straßenentwässerung darauf hingewiesen, dass die Straße im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 4739 eine nordwärts gerichtete Querneigung aufweist und Straßenwasser daher nicht nach Süden in das angrenzende Grundstück des Einwendungsführers abläuft. Das Straßenwasser wird wie auch das von Norden etwa über die landwirtschaftlichen Grundstücke zufließende Wasser in einer Sickermulde am nördlichen Rand der Umfahrung aufgefangen und im Untergrund versickert. Eine Vernässung des Grundstücks Fl.Nr. 4739 infolge der Straßenplanung ist nicht zu erwarten.

Ergänzend weisen wir darauf hin, dass der festgestellte Plan gegenüber der ursprünglichen Planung das Grundstück der Einwendungsführer deutlich weniger schwer betrifft. Ursprünglich wäre das Grundstück in zwei ungleiche Teile getrennt worden. Insgesamt hätten ca. 2.870 m<sup>2</sup> dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen. Die Grundinanspruchnahme hat sich im Vergleich dazu nunmehr nahezu halbiert und die Durchschneidung kann gänzlich vermieden werden. Gegen den ursprünglichen Plan hat lediglich der Einwendungsführer 1404 Einwendungen erhoben. Er wandte sich damals lediglich gegen die Grundstücksdurchschneidung und die angebliche Abschneidung des südlichen Restgrundstücks von einer Zufahrtsmöglichkeit. Lediglich die Übernahme des gesamten Grundstücks bzw. die Bereitstellung von Ersatzland wurde gefordert. Durch die Planänderungen sind die Einwendungsführer in ihren Belangen nicht erstmals oder schwerer betroffen. Unabhängig von der Auseinandersetzung mit den Einwendungen halten wir daher fest, dass die Einwendungsführer mit den nunmehr neu und zusätzlich erhobenen Einwendungen präkludiert sind.

#### 2.4.2.3.6 Einwendungsführer 1406

Der Einwendungsführer ist nach seinen Angaben Eigentümer eines etwa 19 ha umfassenden landwirtschaftlichen Betriebs. Der Betrieb sei derzeit verpachtet. Das Pachtverhältnis laufe noch bis zum Jahre 2013. Dann werde das älteste Kind des Einwendungsführers volljährig sein. Es gehe derzeit in die 7. Klasse und zeige Interesse an der Landwirtschaft. Wenn das Kind die Landwirtschaft beruflich betreiben möchte, stehe die Wiederaufnahme des landwirtschaftlichen Betriebs in Eigenbewirtschaftung an. Vorgesehen sei zu diesem Zwecke die Aussiedlung auf das Grundstück Fl.Nr. 4658 der Gemarkung Kösching. Die Aussiedlung sei notwendig, da die bestehende Hofstelle in Oberhaunstadt im Ortsbereich liege und die Platzverhältnisse für die großen Maschinen beengt seien. Eine Bauvoranfrage oder eine



konkrete Planung für eine Aussiedlung sei noch nicht beantragt bzw. erstellt worden. Das Grundstück Fl.Nr. 4658 wird entlang seiner nördlichen Grenze durch den festgestellten Plan dauerhaft im Ausmaß von ca. 8.370 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen. Die Gesamtgröße des Grundstücks beträgt 93.275 m<sup>2</sup>.

Die ursprüngliche Planung der Umfahrung Lenting – Kösching sah vor, das Grundstück des Einwendungsführers entlang der südlichen Grundstücksgrenze weitgehend zu umfahren, wobei dennoch eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme von ca. 7.600 m<sup>2</sup> notwendig gewesen wäre. Der Einwendungsführer wandte gegen die ursprüngliche Planung Folgendes ein: Die westliche Zufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 4658 der Gemarkung Kösching müsse aus der Planung genommen werden. Die Linienführung der anderen Zufahrt müsse so verändert werden, dass gerade Bewirtschaftungslinien entstehen. Der bisher vorhandene Weg müsse in seiner Breite erhalten bleiben. Der Gestaltungstreifen dürfe weder bepflanzt noch befestigt werden. Der geplante öffentliche Feld- und Waldweg dürfe nur dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr dienen und nur dafür freigegeben werden. Die Oberflächenentwässerung der Straße dürfe nicht in das Grundstück Fl.Nr. 4658 erfolgen und durch den Entwässerungsgraben dürfe kein Bewirtschaftungsnachteil entstehen. Ein pflanzenphysiologisches Gutachten solle zur Dokumentation des bisherigen (einwandfreien) Zustandes des Grundstücks erstellt werden. Zudem solle der Straßenkörper einige Meter nach Süden verschoben werden, damit das Grundstück Fl.Nr. 4658 nicht betroffen würde.

Gegen die geänderte Planung wendet der Einwendungsführer ein, dass eine Aussiedlung des Betriebs durch die Flächeninanspruchnahme zukünftig unmöglich werde. Aus landwirtschaftlichen, immissionsschutzrechtlichen sowie naturschutzrechtlichen Gründen böte sich die von der Straßenplanung überplante nördliche Fläche des Grundstücks Fl.Nr. 4658 zur Aussiedlung an. Andere Standorte auf dem insgesamt ca. 10 ha großen Grundstück kämen dagegen nicht in Betracht, da einer Aussiedlung voraussichtlich rechtliche Hindernisse entgegen stehen würden. Hilfsweise wurde die Übernahme des Gesamtgrundstücks durch den Vorhabensträger beantragt. Zudem müssten die Dränagen funktionsfähig gehalten werden. Das Grundstück könne zukünftig nur über die gefährliche und vielbefahrene St 2335 erreicht werden.

Die Einwendungen gegen den festgestellten Plan und die darüber hinausgehenden Forderungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch die Planänderungen der ersten Tektur bereits erledigt hatten. Fraglich ist, ob hinsichtlich der behaupteten Verhinderung der zukünftigen Aussiedlung des Betriebs ein gesetzlicher Einwendungsausschluss vorliegt. Der Einwendungsführer hätte den Belang einer beabsichtigten Aussiedlung bereits gegen die ursprüngliche Planung einwenden können. Im Rahmen der Fortsetzung der Anhörung zur ersten Tektur äußerte er sich jedoch dahingehend, dass erst die geänderte, festgestellte Planung die Möglichkeit der Aussiedlung zunichte mache. Ob diese Behauptung den Eintritt eines Einwendungsausschlusses verhindern kann, halten wir für zweifelhaft, kann jedoch hier dahinstehen, weil sie nicht klärungsbedürftig ist. Derzeit liegen uns keine über die bloße Behauptung des Einwendungsführers hinausgehenden Anhaltspunkte für eine konkrete Aussiedlungsabsicht vor. Bereits nach den eigenen Angaben des Einwendungsführers hängt die Aussiedlung davon ab, dass sich in ca. fünf Jahren das älteste Kind entschließt, den Betrieb selbst fortzuführen. Ob eine Aussiedlung überhaupt zur Debatte stehen wird, hängt also vom zukünftigen Berufswunsch des derzeit minderjährigen ältesten Kindes ab. Welchen Beruf das Kind in freier Selbstbestimmung in fünf Jahren ergreifen wird, ist derzeit reine Spekulation. Vor diesem Hintergrund löst die Planung unseres Erachtens derzeit keinen konkreten Konflikt aus, der in diesem Planfeststellungsbeschluss zu bewältigen wäre. Zudem wurde die betriebliche Notwendigkeit für eine Aussiedlung vom Einwendungsführer nicht einmal ansatzweise substantiiert begründet.

Daneben ist fraglich, ob sich der eigentumsrechtliche Schutz überhaupt auf eine möglicherweise beabsichtigte zukünftige Betriebsaussiedlung erstreckt. Die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG schützt keine Chancen und Verdienstmöglichkeiten, sondern sie bewahrt den konkreten, vor allem den durch Arbeit und Leistung erworbenen Bestand an vermögenswerten Gütern vor ungerechtfertigten Eingriffen durch die öffentliche Gewalt (vgl. BVerfG 31, 32, 239; für einen eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb verneinend auch BGH, Urt. v. 09.12.2004, III ZR 263/04 – juris, Rn. 19). Allein die bloße Chance, den Betrieb auf ein anderes Grundstück aussiedeln zu können, ist nicht der Eigentumsgarantie zuzurechnen. Pure Spekulation ist schließlich derzeit, ob denn eine Aussiedlung überhaupt genehmigungsfähig wäre. Dies könnte nur anhand einer konkreten Planung beurteilt werden, die nicht ansatzweise vorliegt. Aus diesem Grund lässt sich auch nicht beurteilen, ob eine Aussiedlung nicht auch auf einem anderen Teil des Grundstücks Fl.Nr. 4658 realisiert werden könnte, das von der Straßenplanung unberührt bleibt.

Selbst wenn unterstellt wird, eine konkrete Aussiedlungsabsicht würde durch die Planung vereitelt, würde das öffentliche Interesse am Bau der Umfahrung Lenting – Kösching in der festgestellten Form (vgl. C 2.2 ff.) die privaten Belange des Einwendungsführers überwiegen. Die vermögensrechtlichen Auswirkungen des unmittelbaren Flächenentzugs sind im Rahmen eines nachfolgenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens zu klären.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit des Grundstücks über die St 2335 hat sich im Vergleich zur ursprünglichen Planung nichts verändert, so dass dieser Einwand präkludiert ist. Im Übrigen ist die Notwendigkeit, eine Staatsstraße zu befahren, um zum Grundstück zu gelangen, vorliegend nicht von so starkem Gewicht, dass sich hieraus eine Unzumutbarkeit der Straßenplanung für den Einwendungsführer ergäbe. Zudem werden parallele Wirtschaftswege angelegt.

Im Hinblick auf die Einwendungen zu den Dränagen und zur entschädigungspflichtigen Übernahme des gesamten Grundstücks wird auf die Ausführungen unter C.2.4.1. ff. verwiesen. Die Straße entwässert im westlichen Bereich des Grundstücks nach Norden. In den übrigen Bereichen erfolgt die Entwässerung in eine südlich der neuen Umfahrung angelegten Versickerungsmulde, die ca. einen Meter unter dem Geländeniveau des Grundstücks Fl.Nr. 4658 liegt. Von dort wird das Wasser schadlos in den Untergrund abgeleitet. Im Zusammenhang mit der Forderung nach Übernahme des Gesamtgrundstücks hat der Einwendungsführer behauptet, dem Vorhabensträger könnten daraus Vorteile zur Optimierung der Trasse entstehen. Er könne eine Trasse planen, die zwischen der Wahllinie B III und der planfestgestellten Trasse liegen könnte. So könne der Lärmschutz optimiert und gleichzeitig dem Naturschutz Rechnung getragen werden. Unabhängig von der Frage, ob der Einwendungsführer mit diesem Vorbringen präkludiert ist, hat er damit keine neue Planungsvariante ins Verfahren eingebracht, die sich als vorzugswürdig aufdrängt. Denn die in den Raum gestellte Trassenführung würde das Grundstück des Einwendungsführers komplett durchschneiden. Diese komplette Durchschneidung würde vom Einwendungsführer jedoch ausdrücklich nur hilfsweise unter der Bedingung der vollständigen ausgleichspflichtigen Grundstücksübernahme durch den Vorhabensträger akzeptiert. Das bedeutet im Gegenschluss, dass diese Durchschneidung als schwerwiegender Eingriff in das Grundeigentum für den Einwendungsführer nicht hinnehmbar wäre, wenn keine Übernahme des gesamten Grundstücks zugesagt würde. Damit wird klar, dass der Einwendungsführer eine Trasse, die sein Grundstück durchschneidet, ohne Übernahme nicht als Alternative zum festgestellten Plan sieht. Auch wir halten die Durchschneidung des Grundstücks des Einwendungsführers angesichts der damit erzielbaren geringen Vorteile im Hinblick auf die Lärmoptimierung und der damit verbundenen Nachteile für die naturnahe Niederung des Lentinger Bachs für keine sich aufdrängende Alternativtrasse.

#### 2.4.2.4.1 Einwendungsführer 1201

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 4664 und 4665 der Gemarkung Kösching, die von der Umfahrung jeweils im südlichen Grundstücksbereich überbaut werden. Nach den eigenen Angaben gehören zum Anwesen des Einwendungsführers ca. 12 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. Von den beiden vorgenannten Grundstücken werden insgesamt ca. 4.715 m<sup>2</sup> dauerhaft in Anspruch genommen. Eine Existenzgefährdung wurde nicht geltend gemacht, liegt auch angesichts der geringen Abtretungsverluste von weniger als 5 % der Betriebsflächen nicht vor. Gefordert wurde die Verschiebung der Abfahrt zum östlich der Umfahrung geplanten Feld- und Waldwegs um 50 m nach Norden auf das Grundstück Fl.Nr. 4737 der Gemarkung Kösching, welches staatseigenen Grund darstelle.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Im Bereich von Bau-km 1+510 münden zwei Feld- und Waldwege in die geplante Umfahrung. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollen beide Einmündungen gegenüber liegen. Das erleichtert das Queren der Staatsstraße für langsam fahrende landwirtschaftliche Fahrzeuge und verringert die Störung des fließenden Verkehrs durch den Querverkehr. Ein Versatz soll möglichst vermieden werden. Das bedeutet, dass die Verschiebung eines Feld- und Waldweges die Verschiebung des gegenüber liegenden zur Folge hat. Den westlich der geplanten Umfahrung verlaufenden Anschluss des Feld- und Waldwegs (BWV Nr. 90) nach Norden zu verschieben würde einen Eingriff in das amtlich kartierte Biotop GN 1014 zur Folge haben, was nach Art. 13d BayNatSchG grundsätzlich unzulässig wäre. Wir erachten die Erteilung einer Ausnahme für einen solchen Eingriff an dieser Stelle für nicht gerechtfertigt, weil der damit erzielbare Vorteil für die privaten Belange des Einwendungsführers im Vergleich zur Zerstörung des Biotops gering ist. Die Formverschlechterung des Grundstücks Fl.Nr. 4665 ist in einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren zu entschädigen.

#### 2.4.2.4.2 Einwendungsführer 1202

Der Einwendungsführer betreibt nach seinen Angaben einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb, der ca. 20 ha Eigentumsflächen und ca. 90 ha Pachtflächen umfasst. Das im Eigentum des Einwendungsführers stehende Grundstück Fl.Nr. 4126 der Gemarkung Kösching wird durch die Straße im Ausmaß von ca. 4.015 m<sup>2</sup> dauerhaft in Anspruch genommen. Daneben wird das im Eigentum des Einwendungsführers stehende Grundstück Fl.Nr. 4653 mit einer Gesamtfläche von 24.250 m<sup>2</sup> dem Betrieb zur Anlegung einer naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche vollständig entzogen. Die beiden von der Planung betroffenen Grundstücke befanden sich im Zeitpunkt der Auslegung des ursprünglichen Plans im Eigentum von zwei anderen Grundeigentümern, deren Rechtsnachfolger der Einwendungsführer zwischenzeitlich geworden ist. Die beiden Rechtsvorgänger haben keine Einwendungen gegen den ursprünglichen Plan erhoben. Der Einwendungsführer hat hinsichtlich der Inanspruchnahme von dem Grundstück mit der Flurnummer 4126 eine Einwendung erhoben, indem er sich gegen die seiner Ansicht nach ungünstige Formverschlechterung des Grundstücks und den damit verbundenen Wertverlust wandte. Hinsichtlich des Grundstücks Fl.Nr. 4653 hat der Einwendungsführer keine Einwendung erhoben. Die ursprüngliche Planung hat sich im Hinblick auf die Betroffenheit der beiden Grundstücke durch die Tektur nicht geändert. Unseres Erachtens sind sämtliche Einwendungen im Hinblick auf das Grundstück Fl.Nr. 4653 präkludiert.

Inhaltlich wiederholte der Einwendungsführer im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Tektur seinen Einwand gegen die ursprüngliche Planung, sie führe zu einer Formverschlechterung des Grundstücks Fl.Nr. 4126, das infolgedessen schwerer zu bewirtschaften sei. Zusätzlich wandte er ein, der vorhandene, das Flurstück Nr. 4126 begleitende Feldweg werde durch die Planung dem Betrieb entzogen, was einen erheblichen Wertverlust darstelle. Der Weg müsse wiederhergestellt werden. Der Kreisverkehr mit der Kreisstraße El 34 müsse soweit verschoben werden, dass eine

Grundinanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 4126 gänzlich vermieden werden kann. Geeignetes Ersatzland sei zur Verfügung zu stellen und das Dränagesystem sei funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Die Geltendmachung von Existenzgefährdung ist dem anwaltlichen Einwendungsschreiben nicht zu entnehmen.

Unabhängig von der Frage der Präklusion, werden die Einwendungen als unbegründet zurückgewiesen. Hinsichtlich der bereits allgemein in diesem Beschluss behandelten Einwendungen wird auf die entsprechenden Ausführungen verwiesen. Die Forderung nach Verschiebung des Kreisverkehrs wird zurückgewiesen. Eine Verlegung der Trasse nach Süden zur Schonung des Grundstücks Fl.Nr. 4126 würde bedeuten, dass der Kreisverkehr zwangsläufig ebenfalls nach Süden verschoben werden müsste. Dies hätte zur Folge, dass die dort im Untergrund befindlichen Öl- und Gasleitungen überbaut werden müssten. Die damit verbundenen Sicherheitsrisiken sind im Vergleich zur Vermeidung der Beeinträchtigung der Ackerfläche nicht hinnehmbar (siehe bereits C 2.3.7). Das Grundstück Fl.Nr. 4126 ist weiterhin an zwei Seiten an das öffentliche Wegenetz angeschlossen. Der Wegfall des Lagevorteils einer dreiseitigen Erschließung infolge des ersatzlosen Entfalls eines Feldweges entlang der südlichen Grundstücksgrenze ist hinnehmbar. Hinsichtlich der Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 4653 hat sich durch die Tektur des Plans im Vergleich zum ursprünglichen Plan nichts geändert. Der Einwendungsführer erhob keine Einwendungen gegen die ursprüngliche Planung. Sollte dem anwaltlichen Einwendungsschreiben gegen die tekturierte Planung der Einwand der Existenzgefährdung im Wege einer sehr weiten Auslegung zu entnehmen sein, so wäre dieses Vorbringen jedenfalls auch verspätet. Im Hinblick auf die Drainagen sieht die Planung den Bau einer Sammelleitung vor, die die derzeit vorhandene Sammelleitung ersetzt. Der Vorhabensträger hat im Anhörungsverfahren zugesichert, für die neue Sammelleitung einen ausreichend großen Querschnitt vorzusehen, der eine Verschlechterung der bestehenden Situation ausschließt. Eine genaue Festlegung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll, da die Größe des vorhandenen Querschnitts nicht bekannt ist.

#### 2.4.2.4.3 Einwendungsführer 1203

Der Einwendungsführer ist nach seinen Angaben Eigentümer eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsanwesens mit ca. 150 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche, wovon ca. 40 ha in seinem Eigentum stehen und ca. 110 ha zugepachtet sind. Er ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4661 der Gemarkung Kösching, das durch die vorliegende Planung dauerhaft im Ausmaß von ca. 1.705 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen wird. Zudem ist er nach seinen Angaben Pächter der Grundstücke Fl.Nrn. 498 und 4533 der Gemarkung Kösching, von denen ca. 1.110 m<sup>2</sup> bzw. 4.380 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen werden. Er fordert im Wesentlichen Entschädigung für Wertverluste infolge der teilweisen Inanspruchnahme seiner Grundstücke bzw. Pachtflächen. Daneben befürchtet er, die geplante Baumaßnahme werde das Oberflächenwasser auf dem Grundstück Fl.Nr. 4661 verunreinigen. Zudem könne verunreinigtes Wasser in den Köschinger Bach gelangen und dort Schaden an den Fischbeständen anrichten. Er fordert daher den Bau eines Vorbeckens, in dem das Schmutzwasser aufgefangen werden könne.

Die Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen. Nach den uns vorliegenden Erkenntnissen ist der Einwendungsführer nicht Pächter sondern Eigentümer der Fl.Nr. 4533. Ursprünglicher Eigentümer jenes Grundstücks war der Einwendungsführer zu Nr. 1014. Der ursprüngliche Eigentümer hat sich nicht gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks gewehrt. Auch der Einwendungsführer 1203 hat sich nicht gegen die Inanspruchnahme zur Wehr gesetzt, sondern lediglich Entschädigung gefordert. Dies kann einem nachfolgenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben. Das Grundstück Fl.Nr. 498 der Gemarkung Kösching wird durch die Baumaßnahme nicht betroffen. Sollte eine Betroffenheit des

Grundstücks Fl.Nr. 4098 geltend gemacht worden sein, so hat sich dessen Inanspruchnahme durch die Tektur nicht geändert. Die Einwendung wäre also verspätet. Die Errichtung eines Vorbeckens wird abgelehnt. Die Straßenentwässerung erfolgt über die Bankette und Böschungen bzw. eine Sickermulde (vgl. BWV lfd. Nr. 3). Straßenwasser wird dem Grundstück des Einwendungsführers nicht zugeführt. In den Köschinger Bach wird kein verunreinigtes Wasser eingeleitet. Im Fall von starken Niederschlägen kann Niederschlagswasser, das auf der Straßenfläche nieder geht und nicht rechtzeitig versickern kann, über die Bankette abfließen, aber die Verdünnung wird so groß sein, dass angesichts des großen Einzugsgebiets mit keinen nennenswerten Auswirkungen zu rechnen ist. Das geplante Entwässerungssystem wurde vom Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt geprüft und nicht beanstandet.

#### 2.4.2.4.4 Einwendungsführer 1204

Der Einwendungsführer ist nach seiner im Erörterungstermin vom 26.10.2005 getätigten Aussage Hobbylandwirt und Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1486 der Gemarkung Kösching. Zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens war ein Anderer Eigentümer dieses Grundstücks, dessen Rechtsnachfolger der Einwendungsführer ist. Das Grundstück wird im Süden im Ausmaß von ca. 720 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen. Zudem fällt ein derzeit noch bestehender Feldweg, der entlang der südliche Grundstücksgrenze führt, ersatzlos weg. Durch die Tektur hat sich an der ursprünglichen Planung im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers nichts geändert.

Der ursprüngliche Eigentümer wandte sich gegen die Planung aus folgenden Gründen: Der Wegfall des Wirtschaftsweges an der Südseite des Grundstücks sei durch einen entsprechend neu anzulegenden Weg zu ersetzen. Die nur einseitige Zuwegung von Norden her sei nicht ausreichend. Das Grundstück werde zudem durch die teilweise Inanspruchnahme im südlichen Bereich spitzwinkelig, was einen wirtschaftlichen Nachteil darstelle. Der Ackerbaustandort werde auch dadurch verschlechtert, dass der geplante Straßendamm den Abfluss von Kaltluft verhindere, was negative Auswirkungen auf die Gesunderhaltung der landwirtschaftlichen Kulturen habe.

Der Einwendungsführer wendet gegen die Planung ein, die Straße führe zu einer Vernässung des Grundstücks und lasse es langfristig zu einem Überschwemmungsgebiet werden. Gefordert werde ein Wertausgleich für die Verschlechterung des Grundstücks, hilfsweise die Stellung von Ersatzland bzw. die Herstellung einer ordnungsgemäßen Entwässerung der nördlichen Restfläche. Durch die Baumaßnahme werde die Zufahrt zum Grundstück entzogen. Daher sei eine Zufahrt zur nördlich verbleibenden Restfläche in Form einer Anbindung an einen Rundweg auf der Südseite des Grundstücks Fl.Nr. 1486 herzustellen.

Die Forderungen werden abgelehnt, soweit sie nicht ohnehin in einem nachfolgenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren geklärt werden müssen. Nachteile, die sich aus der unmittelbaren Grundinanspruchnahme ergeben, sind dort zu regeln. Das Grundstück wird weiterhin eine ausreichende Erschließung haben, auch wenn die südliche Erschließung über den Feldweg wegfällt. Es gibt keinen Rechtsanspruch auf unveränderten Bestand eines öffentlichen Weges (vgl. Art. 17 Abs. 1 BayStrWG). Werden Zufahrten dauerhaft unterbrochen, so sieht das Gesetz eine Entschädigung vor. Dies gilt jedoch nur dann, wenn das Grundstück keine anderweitige ausreichende Verbindung zum öffentlichen Wegenetz besitzt (Art. 17 Abs. 2 BayStrWG). Das Grundstück des Einwendungsführers bleibt über den öffentlichen Feld- und Waldweg, der entlang der Nordseite des Grundstücks führt, an das öffentliche Wegenetz angeschlossen. Diese Verbindung ist auch ausreichend. Der Einwendungsführer kann von jenem Weg auf sein Grundstück zufahren. Möglicherweise muss er hierfür Bewuchs entfernen, doch dies wäre alleine Sache des Grundstückseigentümers. Die Herstellung einer Ersatzzufahrt im Süden des Grundstücks wird abgelehnt, weil eine solche Zufahrt zwangsläufig zu einer größeren Inanspruchnahme des Nachbargrundstücks führen würde und wegen des dort befindlichen

Rankens technisch aufwändiger hergestellt werden müsste. Mit dem Einwand der Vernässung ist der Einwendungsführer präkludiert. Als Rechtsnachfolger trat er in die präklusionsvorbelastete Position des Rechtsvorgängers ein. Der Rechtsvorgänger hat die Vernässung nicht als problematisch eingewandt. Der Einwendungsführer selbst hat die angebliche Vernässungsproblematik erstmals im Einwendungsschreiben vom 27.06.2008 erwähnt. Dagegen hat er im Erörterungstermin vom 26.10.2005, in dem er seine Interessen bereits selbst vertreten hat, diese Thematik nicht im Ansatz zur Sprache gebracht. Die Planungsbehörde hatte keine Veranlassung, sich mit diesem angeblichen Konflikt auseinanderzusetzen. Dass die Straßenentwässerung wasserwirtschaftlich ordnungsgemäß geplant ist, hat das Wasserwirtschaftsamt bestätigt. Hinsichtlich der behaupteten Problematik für den Kaltluftabfluss setzen sich die Belange die für die vorliegende Straßenplanung sprechen gegenüber den privaten Belangen des Einwendungsführers durch. Dabei unterstellen wir, dass der Kaltluftabfluss tatsächlich durch den geplanten Straßendamm gestört wird. Damit die Kaltluft nach Süden abfließen kann, müsste der Straßendamm mit Durchlässen versehen werden. Die dafür entstehenden Kosten stünden jedoch in keinem Verhältnis zum erzielbaren Nutzen. Die möglichen negativen Auswirkungen der Kaltluft auf die landwirtschaftlichen Kulturen schlagen bei einem Hobbylandwirt weniger stark zu Buche als bei einem Vollerwerbslandwirt, der auf die Erzeugung landwirtschaftlicher Produkte existenziell angewiesen ist. Die Beeinträchtigung des Kaltluftabflusses stellt eine unmittelbare Folge der Grundinanspruchnahme für den Straßenbau dar, so dass entschädigungsrechtliche Fragen, die im Zusammenhang mit dem Kaltluftabfluss stehen, in einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren zu klären sind.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zur Tektur gegenüber der Planfeststellungsbehörde erklärt, er beabsichtige im Hinblick auf die geplante Ortsumfahrung von Hepberg das gesamte Grundstück zu erwerben.

#### 2.4.2.4.5 Einwendungsführer 1205

Der Einwendungsführer ist Inhaber eines Pensionspferdebetriebes, der ca. einen Kilometer südlich der Umfahrung liegt. Nördlich der Umfahrung befindet sich nach den Angaben des Einwendungsführers ein ca. 6 ha großes Grundstück mit der Flurnummer 4128, das in seinem Eigentum stehe und auf dem die Kunden des Pferdehofs ausreiten könnten. Um vom Hof dorthin zu gelangen, würden die bestehenden öffentlichen Feld- und Waldwege benutzt. Er fordert die Errichtung einer Unterführung für den öffentlichen Feld- und Waldweg unter der Umfahrung Lenting – Kösching zwischen den beiden Kreisverkehren nördlich von Desching im Bereich des Kreisels am „Interpark“. Nur damit sei ein sicheres Queren der Straße gerade für minderjährige Reiter möglich. Die Unterführung solle auch für landwirtschaftliche Zug- und Erntemaschinen nutzbar sein. Sollte dies aus finanziellen Gründen nicht möglich sein, so könnten auch kleine Unterführungen errichtet werden. Gerade die stadtnahe Lage verbunden mit freien Ausrittmöglichkeiten sei der große Vorteil des Betriebs des Einwendungsführers gegenüber anderen Pferdepensionen. Durch die geplante Trasse würden ohne den Bau einer Unterführung die Erhaltungs- und Erweiterungschancen sowie die Verbleibenschancen im Spannungsverhältnis des Reitgewerbes aufgrund der zukünftig fehlenden Ausrittmöglichkeiten weggenommen. Die betriebliche Existenz stehe auf dem Spiel.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Das öffentliche Interesse am Bau der Straße überwiegt die privaten Belange des Einwendungsführers. Die festgestellte Planung bewältigt die durch sie insoweit ausgelösten Konflikte in erforderlichem Maße. Wir erlegen dem Vorhabensträger die vom Einwendungsführer geforderte Errichtung der höhenfreien Quermöglichkeit nicht auf, weil sie weder zum Wohl der Allgemeinheit noch zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist.

Die Ausreitmöglichkeiten nach Westen, Süden und Osten werden durch die Straßenbaumaßnahme nicht berührt. Nur nach Norden hin wird die Umfahrung zukünftig ein neues Hindernis darstellen, das von den Reitern gequert werden muss. Allerdings ist nach Einschätzung des Vorhabensträgers davon auszugehen, dass die Reiter die Straße sicher überqueren können. Die Verkehrsprognose weist eine Belastung für den Streckenabschnitt zwischen dem Kreisel mit der Kreisstraße EI 34 und dem Kreisel mit der Kopernikusstraße / Dieselstraße („Interparkkreisel“) von ca. 6.700 Kfz/24h aus. Bei dieser Verkehrsbelastung ist mit Zeitlücken zwischen den einzelnen Kfz zu rechnen, die für ein Queren der Straße mit Pferden ausreichend sind. Die festgestellte Planung sieht eine höhengleiche Querung für den landwirtschaftlichen Verkehr zwischen dem geplanten Kreisverkehr an der Kreisstraße EI 34 und dem bestehenden Kreisverkehr im „Interpark“ vor. Das Gelände ist dort von den Reitern und den Autofahrern gut einsehbar; die Strecke verläuft beinahe geradeaus. Die Kraftfahrzeuge werden zwischen beiden Kreisverkehrsplätzen auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau fahren, da beide Kreisel lediglich ca. 290 m voneinander entfernt sind. Die Querung der Straße erfolgt in der – gut übersehbaren – Abbrems- bzw. Beschleunigungsstrecke.

Der für den Bau einer höhenfreien Querungsmöglichkeit erforderliche Kostenaufwand wäre unverhältnismäßig hoch und ihre Ausbildung als Unterführung würde zudem enorme technische Schwierigkeiten nach sich ziehen. Das Grundwasser steht in diesem Bereich unmittelbar unter dem Gelände an. Für eine Unterführung wäre der Bau einer Grundwasserwanne erforderlich. Daneben würde eine Unterführung in Konflikt mit einer Vielzahl von Drainage- und Versorgungsleitungen geraten. Dazu zählen eine Mineralölförderleitung, zwei Ferngasleitungen, eine Ethylen-Pipeline und eine Abwasserleitung. Der Kostenaufwand für die Sicherung und Verlegung dieser Leitungen wäre ebenfalls enorm. Nach überschlägiger Abschätzung des Vorhabensträgers würde eine Unterführung Kosten von mindestens 600.000 € verursachen. Kosten in vergleichbarer Höhe wären auch für den Bau einer Überführung zu veranschlagen. Die soeben dargelegten Kosten für den Bau einer höhenfreien Querungsmöglichkeit stehen außer Verhältnis zu dem damit erzielbaren Nutzen. Die Umfahrung Lenting – Kösching durchschneidet im betrachteten Bereich keine ausgewiesenen Reitwege, sondern lediglich einen öffentlichen Feld- und Waldweg, der vorwiegend der Landwirtschaft dient. Die Planung löst keine über das normale Maß hinausgehende Gefährdungslage aus. Dass Reiter Straßen überqueren müssen stellt keine außergewöhnliche Situation dar. Von einem Sonderfall, der einer besonderen Konfliktbewältigung bedürfte, ist in der vorliegenden Planung nicht auszugehen. Die höhenfreie Kreuzung würde in diesem Bereich ausschließlich den privaten und betrieblichen Belangen des Einwenders nutzen. Landwirtschaftliche Fahrzeuge können die Straße zwischen den Kreisverkehren an der geplanten höhengleichen Kreuzung problemlos überqueren. Dass mit Ausnahme des Einwendungsführers kein weiterer Landwirt die Notwendigkeit einer höhenfreien Querung eingewandt hat, ist Indiz dafür.

Durch den Bau der Straße wird in keine Rechte des Einwendungsführers eingegriffen. Der Betrieb ist durch die Trennung des Hofes von seinen Ausreitflächen von vornherein mit einem Manko behaftet. Er nutzt im Rahmen seines Betriebskonzepts fremde Grundstücke bzw. öffentliche Wege zum Ausreiten. Die unveränderte Aufrechterhaltung dieser rechtlich nicht abgesicherten Nutzungsmöglichkeiten besitzt keinen Grundrechtsschutz. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nur konkrete subjektive Rechtspositionen, die einem Rechtsträger bereits zustehen, nicht dagegen Chancen und Aussichten, auf deren Verwirklichung kein rechtlich gesicherter Anspruch besteht (vgl. BGH, Urt. v. 01.02.1982 III ZR 93/80 – juris, Rn. 28, st. Rspr.). Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Art. 14 Abs. 1 GG gewährleistet insbesondere nicht, jede sich bietende Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums auszu-

nutzen. Das alles gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urt. v. 24.05.1996, 4 A 39/95 – juris, Rn. 20 m. w. N). Bei einem im Außenbereich gelegenen Grundstück muss der Eigentümer damit rechnen, dass außerhalb seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Das Gesetz räumt ihm hiergegen einen Vertrauensschutz nicht ein (vgl. BVerwG, aaO, Rn. 21).

Von einer Existenzgefährdung im Rechtssinne durch den Bau der Straße ist nicht auszugehen. Grundstücke, die im Eigentum des Einwendungsführers stehen, werden dem Betrieb durch die Planung nicht entzogen. Wir verkennen nicht, dass der Einwendungsführer nach eigenen Angaben in den letzten Jahren erhebliche Investitionen getätigt hat. Diese Investitionen tätigte er jedoch in der Hoffnung auf die unverändert fortbestehende, stadtnahe Lage seines Hofes, die ihm Vorteile gegenüber Mitkonkurrenten bescherte. Wie bereits ausgeführt, genießt diese bloße Hoffnung keinen gesicherten Rechtsschutz.

#### 2.4.2.4.6 Einwendungsführer 1206

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 1470 und 4087 der Gemarkung Kösching. Beide Grundstücke werden von der geplanten Trasse durchschnitten, wobei sich an Art und Maß der Durchschneidung durch die Tektur im Vergleich zur ursprünglichen Planung nichts geändert hat. Der Einwendungsführer rügte im Anhörungsverfahren die Durchschneidung dieser beiden Grundstücke. Dadurch werde Fl.Nr. 1470 der Gemarkung Kösching in zwei unwirtschaftliche Restflächen sowie Fl.Nr. 4087 der Gemarkung Kösching in eine unwirtschaftliche südliche und eine zufahrtslose nördliche Restfläche geteilt. Mit der Trassenführung bestehe dann Einverständnis, wenn die zwei betroffenen Grundstücke wertgleich getauscht würden. Das nördliche Restgrundstück der Fl.Nr. 4087 weise nach der Straßenbaumaßnahme keine Zufahrt zum öffentlichen Wegenetz auf.

Im Rahmen der Fortsetzung des Anhörungsverfahrens infolge der Tektur wiederholte der Einwendungsführer die bisher vorgebrachten Einwendungen. In Ergänzung hierzu wendet er sich erstmalig gegen die Planrechtfertigung und die Trassenauswahl. Durch die Planänderung wurde der Einwendungsführer nicht erstmalig oder schwerer betroffen. Mit dem neuem Vorbringen ist er unseres Erachtens präkludiert. Soweit der Einwendungsführer nicht bereits präkludiert ist, weisen wir die Einwendungen und Forderungen zurück. Der festgestellte Plan sieht nunmehr eine Zufahrt zum nördlichen Restgrundstück der Fl.Nr. 4087 vor. Die Trasse kann nicht verschoben werden, damit die Inanspruchnahme der Grundstücke des Einwendungsführers entfällt. Zwischen der Anschlussstelle der Autobahn und dem Kreisverkehr mit der St 2335 (alt) im Bereich der Realschule kommt es unvermeidlich zu Durchschneidungen landwirtschaftlicher Flächen. Die geplante Trasse nutzt eine Baulücke zwischen zwei bestehenden Gebäuden, um Beeinträchtigungen von Eigentum so gering wie möglich zu halten. Nördlich der Baulücke befindet sich jenseits der stillgelegten Bahnlinie das Grundstück Fl.Nr. 1470. Angesichts der geringen Entwicklungslänge der Straße bis dahin ist eine Inanspruchnahme unumgänglich, weil die einer ordnungsgemäßen Straßenplanung zugrundeliegenden Trassierungselemente im Hinblick auf die Verkehrssicherheit die Einhaltung bestimmter Mindeststradien erfordern. Zudem würde ein Verschwenken der Trasse in mindestens gleich großem Maße die Durchschneidung anderer landwirtschaftlicher Flächen erforderlich machen und Privateigentum – eben nur anderer Eigentümer – gleichermaßen betreffen. Die Durchschneidung der Fl.Nr. 4087 ist unumgänglich, da das Grundstück direkt an den schon bestehenden Kreisverkehr am „Interpark“ anschließt, in den die Umfahrung Lenting – Kösching einmündet.

#### 2.4.2.5 Einwendungsführer 1009



Der Einwendungsführer rügt die Inanspruchnahme einer verpachteten landwirtschaftlichen Fläche (Fl.Nr. 4099), die durch die Trasse so durchschnitten werde, dass eine optimale Bewirtschaftung nicht mehr möglich sei. Durch die Tektur änderte sich an der Grundinanspruchnahme nichts. Die Einwendung ist sehr allgemein gehalten. Die Grundinanspruchnahme kann nicht vermieden werden, denn das Grundstück des Einwendungsführers schließt direkt an die bereits bestehende Kopernikusstraße an, die zur Staatsstraße aufgestuft wird. Um die Lücke zur bestehenden Dieselstraße zu schließen, muss die neue Staatsstraße zwangsläufig über das Grundstück Fl.Nr. 4099 verlaufen. Wegen der notwendigen Trassierungsparameter kommt auch eine Verringerung der Grundinanspruchnahme nicht in Betracht. Die mit der Planung verfolgten Ziele setzen sich gegen die privaten Belange des Einwendungsführers durch. Im Übrigen verweisen wir auf unsere Ausführungen unter C. 2.4.1.1 ff.

#### 2.4.2.6 Einwendungsführer 1012

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grund und Bodens, es sei denn er würde Baurecht für ein Wohnhaus auf seinem Grundstück am Bergfürst erhalten. Die Forderung wird zurückgewiesen. Es besteht kein Zusammenhang zwischen der Straßenbaumaßnahme und der begehrten Baugenehmigung. Die bisher offensichtlich verweigerte Erteilung der Baugenehmigung stellt keinen durch die Straßenbaumaßnahme verursachten Konflikt dar, der durch die Planfeststellung bewältigt werden müsste. Die Entschädigung für die Grundinanspruchnahme bleibt einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren vorbehalten.

#### 2.4.2.7 Einwendungsführer 1014

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 4532 und 4502 der Gemarkung Kösching. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks 4502, das durch die festgestellte Straßenplanung in zwei Hälften geteilt wird. Die Restflächen seien nicht mehr sinnvoll zu bewirtschaften.

Die vorgesehene Grundinanspruchnahme ist unumgänglich. Die gewählte Trassierung vermeidet einerseits Eingriffe in den naturschutzfachlich wertvollen Altarm des Köschinger Bachs und trifft andererseits auf den Kreisverkehr mit der Kreisstraße El 34 an einer Stelle, die außerhalb des Schutzbereichs der im Untergrund befindlichen Öl- und Gasleitungen liegt. Eine Verschiebung der Trasse unter Umfahrung des Grundstücks Fl.Nr. 4502 ist angesichts der Nähe zu beiden vorerwähnten Bereichen nicht möglich. Die Durchschneidung des Grundstücks erfolgt mittig. Die südliche Restfläche wird vom Vorhabensträger als Gestaltungsfläche übernommen. Im Anhörungsverfahren hat der Vorhabensträger erklärt, auch die nördliche Restfläche übernehmen zu wollen. Die Übernahme von Restflächen müsste ansonsten in einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren geregelt werden.

#### 2.4.2.8 Einwendungsführer 1015

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die Anbindung des Weges auf der Fl.Nr. 4682 der Gemarkung Kösching an die geplante Umfahrung Lenting – Kösching. Dieser Weg sei eine direkte Verlängerung der Frühlingsstraße. Befürchtet werde, dass das gesamte Baugebiet „Frühlingsstraße“ und auch das Baugebiet „Im Bogen“ diese Verbindung als Abkürzung zur Staatsstraße benutzt. Es widerspreche dem Charakter eines allgemeinen Wohngebietes, wenn es von einer Durchgangsstraße durchschnitten würde. Die Sicherheit des Schulwegs werde beeinträchtigt. Der Einwendungsführer fordert daher den Verzicht auf die Anbindung des Weges an die Staatsstraße oder dessen bauliche Ausführung dergestalt, dass er für den Pkw-Verkehr unattraktiv wird.

Unabhängig von der Frage, ob die Einwendungen verspätet sind, halten wir sie für nicht durchschlagend. Die Anbindung des öffentlichen Feld- und Waldweges an die

Umfahrung ist für die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen mit geeigneten Maschinen erforderlich. Ob der Weg als direkte Zufahrt zur Umfahrung für den Anliegerverkehr attraktiv ist und in signifikantem Ausmaß genutzt werden wird, ist zweifelhaft. Jedenfalls kann der Nutzung für den nicht landwirtschaftlichen Verkehr zukünftig mit straßenverkehrsrechtlichen Verboten entgegen gewirkt werden. Eine Regelung ist in der vorliegenden Planfeststellung nicht zu treffen.

## **2.5 Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Neubau der St 2335 Umfahrung Lenting - Kösching auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

## **2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen Straßen, die den Regelungen des Bayer. Straßen- und Wegegesetzes unterworfen sind, werden in diesem Planfeststellungsbeschluss verfügt und folgen aus Art. 6 Abs. 6 Satz 1, Art. 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen. Zu den einzelnen Regelungen wird auf Unterlage 7.2 (Bauwerksverzeichnis) verwiesen.

Die Klassifizierung der Umfahrung Lenting - Kösching als Staatsstraße ergibt sich aus Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG. Die Umfahrung ist Teil des Staatsstraßennetzes im Raum Ingolstadt und ersetzt die bisherige St 2335 im Bereich von Lenting und Kösching. Die Umfahrung bindet im Osten an die bestehende St 2335 an. Auch im Westen bindet sie an die bestehende St 2335 an, die bisher am Halbanschluss der Autobahn „Lenting“ nicht nach Osten hin fortgesetzt wurde. Damit wird die St 2335 zukünftig durchgängig in West-Ost-Richtung befahrbar sein, ohne dass der bisherige Versatz über die St 2229 in der Ortsdurchfahrt von Lenting benutzt werden muss. Der Durchgangsverkehr auf dem Staatsstraßenzug St 2335 kann zukünftig den Ballungsraum Ingolstadt auf der St 2335 nördlich umfahren. Einwände gegen die Klassifizierung als Staatsstraße werden von uns zurückgewiesen. Dass die Umfahrung Lenting – Kösching auch das Gewerbegebiet „Interpark“ an die Bundesautobahn A 9 anschließt, stellt die Klassifizierung als Staatsstraße nicht in Frage. Denn entscheidend ist die Netzfunktion der Straße. Dass daneben auch das Gewerbegebiet angeschlossen wird, ist unschädlich und gibt der Straße keinen Charakter einer bloßen Erschließungsstraße. Zudem ist zu berücksichtigen, dass gerade das Gewerbegebiet den Verkehr weiträumig anzieht. Dieser weiträumige Verkehr wird auf der Umfahrung nur an das Gewerbegebiet herangeführt, das Gewerbegebiet selbst wird jedoch nicht durch die Umfahrung erschlossen. Die Entlastung der Anschlussstelle Ingolstadt-Nord widerspricht entgegen einer im Verfahren geäußerten Meinung auch nicht der Klassifizierung als Staatsstraße. Staatsstraßen bilden zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und sind dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt. Dass durch die Planung einer Staatsstraße an anderer Stelle eine Anschlussstelle einer Bundesautobahn entlastet wird und dadurch der Durchgangsverkehr insgesamt leistungsfähiger bewältigt werden kann, nimmt der geplanten Umfahrung nicht den Staatsstraßencharakter. Die geplante Umfahrung Lenting – Kösching würde zudem als Bundesstraße kein zusammenhängendes Verkehrsnetz mit anderen Bundesfernstraßen bilden und somit § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG widersprechen. Nur zusammen mit der Aufstufung der Staatsstraße 2335 zur Bundesstraße bis zum Anschluss an die B 16a bei Großmehring würde das Bundesfernstraßennetz geschlossen. Für eine solche Aufstufung gibt es jedoch ersichtlich keine Rechtfertigung, da bereits zwei Bundesfernstraßen aus Richtung Osten im Abstand von wenigen Kilometern auf die A 9 zulaufen.

Die bisherige St 2335 wird von ihrer Einmündung in die St 2229 in Lenting bis zur Einmündung der Kreisstraße EI 37 im Ortskern von Kösching zur Gemeindeverbindungsstraße und ab dort bis zur Einmündung in die neue Umfahrung Lenting – Kösching zur Kreisstraße abgestuft (vgl. BWV Nr. 109-111). Da die Gemeindeverbindungsstraße zukünftig in diesem Bereich die Gemarkungsgrenze von Lenting und Kösching überquert, werden beide Gemeinden Träger der Straßenbaulast in dem zu ihrem Gemeindegebiet gehörenden Streckenabschnitt.

Die Abstufung zur Gemeindeverbindungsstraße wurde im Anhörungsverfahren von der Gemeinde Lenting gerügt, soweit es um den Bereich zwischen der St 2229 und dem geplanten Kreisverkehr mit der neuen Umfahrung Lenting – Kösching bei der Realschule geht. Dieses Straßenstück sei als Kreisstraße einzustufen, weil überörtlicher Verkehr abgewickelt werde. Hingewiesen wurde auf den Zubringerverkehr zur Realschule Kösching und den Bau bzw. die Fertigstellung von Lebensmittelmärkten westlich von Kösching, die regionalen und nicht nur örtlichen Bedarf decken und entsprechenden Verkehr anziehen würden. Daneben würden regionale Buslinien die Strecke benutzen. Die prognostizierten Verkehrsmengen zwischen 12.100 und 12.700 Kfz/24h würden gegen die Einstufung als Gemeindeverbindungsstraße sprechen. Schließlich stelle die Abstufung zur Gemeindeverbindungsstraße eine Ungleichbehandlung gegenüber dem Markt Kösching dar, denn dort werde der Straßenabschnitt ab der Kreisstraße EI 37 zur Kreisstraße abgestuft, obwohl nur mit einer Verkehrsbelastung von 2.700 bis 2.800 Kfz/24h zu rechnen sei.

Die im Planfeststellungsbeschluss vorgenommenen Umstufungen der bisherigen Staatsstraße 2335 entsprechen den gesetzlichen Regelungen über die Straßenklassifizierung. Maßgeblich ist die Verkehrsbedeutung des jeweiligen zukünftigen Straßenabschnitts. Die (teilweise) Abstufung der St 2335 zur Gemeindeverbindungsstraße entspricht Art. 3 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Art. 46 Nr. 1 BayStrWG. Gemeindeverbindungsstraßen sind danach Straßen, die den nachbarlichen Verkehr der Gemeinden oder der Gemeindeteile untereinander oder deren Verbindung mit anderen Verkehrswegen vermitteln. Diese verkehrliche Funktion wird der abgestufte Streckenabschnitt übernehmen. Er dient der Verbindung der westlich der Autobahn liegenden Ortsteile von Lenting mit dem östlich davon liegenden Gewerbegebiet Lenting – Ost. Daneben wird der nachbarliche Verkehr zwischen den Gemeinden Lenting und Kösching abgewickelt. Der Streckenabschnitt stellt die kürzeste Verbindung zwischen den jeweiligen Ortskernen dar und gewährleistet zudem die Erreichbarkeit der zwischen den Orten liegenden Gewerbeansiedlungen auf kürzestem Wege. Nicht ins Gewicht fällt die prognostizierte hohe Verkehrsbelastung. Die Verkehrsbelastung ist kein in Art. 46 Nr. 1 BayStrWG genanntes Klassifizierungsmerkmal. Sie ist vorliegend auch kein Indiz für eine höhere, überörtliche Verkehrsbedeutung, die eine entsprechend höhere Klassifizierung begründen würde. Es ist nicht ungewöhnlich, dass der nachbarliche Verkehr auf einer Straße, die zwei Kommunen mit insgesamt ca. 14.000 Einwohnern in einem wirtschaftlich dynamischen Ballungsraum verbindet, zu einer hohen Verkehrsbelastung führt. Die im Verkehrsgutachten prognostizierte signifikante Verkehrsabnahme von 28% auf der bestehenden St 2335 im Bereich zwischen Lenting und Kösching macht unseres Erachtens deutlich, dass der überörtliche Verkehr zukünftig auf die neue Umfahrung verlagert wird, der beträchtliche nachbarliche Restverkehr indes auf der alten St 2335 verbleibt, weil sie die kürzere Verbindung zwischen den beiden Orten darstellt.

Dass der umstrittene Streckenabschnitt keinen überörtlichen Charakter aufweist, der die Abstufung zur Kreisstraße begründen könnte, ergibt sich aus den vorhandenen Verkehrsbeziehungen. Der Straßenabschnitt zwischen den beiden Kommunen dient nicht dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises oder zwischen zwei benachbarten Landkreisen noch stellt er den erforderlichen Anschluss einer Gemeinde an das überörtliche Verkehrsnetz dar. Er weist damit nicht die Klassifizierungsmerkmale einer Kreisstraße gemäß Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG auf. Wie bereits dargelegt, hat der Straßenabschnitt eine Verkehrsbedeutung hauptsächlich für

den nachbarlichen Verkehr zwischen Lenting und Kösching. Überörtlicher Verkehr innerhalb des Landkreises Eichstätt wird in den Raum Kösching über die Kreisstraßen EI 37 und EI 34 getragen, wobei der Verkehr auf der EI 37 ausweislich der Verkehrsprognose für das Jahr 2020 von nur untergeordneter Bedeutung ist. Die Kreisstraße EI 34 führt tangential an Kösching vorbei und verbindet den Osten des Landkreises Eichstätt mit der kreisfreien Stadt Ingolstadt. Daran wird sich zukünftig nichts ändern. Die Kreisstraße EI 18 von Westen in Richtung Lenting endet nach wie vor an der Staatsstraße St 2229. Der Raum zwischen Lenting und Kösching bedarf keiner weiteren Kreisstraße. Die Hinweise auf die regionalen Buslinien und den Zubringerverkehr zur Realschule Kösching können keine Einstufung als Kreisstraße rechtfertigen. Überregionaler Verkehr wird zukünftig über die neue Umfahrung in westlicher oder östlicher Fortsetzung der St 2335 oder von der Autobahn A 9 in den Raum zwischen Lenting und Kösching hineinfahren. Sollten regionale Buslinien weiterhin die alte St 2335 benutzen, so wird die Andienung örtlicher Bushaltestellen mit dem entsprechenden Fahrgastaufkommen hierfür eine Rolle spielen.

Hinsichtlich des übrigen – nicht umstrittenen – Streckenabschnitts, der zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft wird, gelten obige Ausführungen entsprechend.

Die Begründung für die Abstufung zur Kreisstraße im Übrigen lässt sich ohne Weiteres bereits der Übersichtskarte entnehmen. Die Kreisstraßen EI 37 und die beiden Äste der Kreisstraße EI 34 werden zukünftig durch die abgestufte St 2335 miteinander verbunden und bilden eine durchgehende Kreisstraßenverbindung.

### **3. Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl 5/1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 S. 1 Nr. 1 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 Klagebehrens 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 beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

#### **Hinweis:**

Die Erhebung der Klage durch E-Mail ist nicht zulässig.

### **Hinweis zur Auslegung des Plans**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Gemeinde Lenting und im Markt Kösching zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung.oberbayern.bayern.de](http://www.regierung.oberbayern.bayern.de) abgerufen werden.

München, 09.02.2009

Beier  
Oberregierungsrat