

Aktenzeichen: 32-4354.3-St2335-003



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

St 2335 Gaimersheim - Kösching
Höhenfreimachung St 2335/St 2229 südlich Hepberg
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+653
St 2335_320_1,675 bis St 2335_340_0,325

München, 21.01.2015

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	4
A Entscheidung	5
1. Feststellung des Plans	5
2. Festgestellte Planunterlagen	5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen.....	6
3.1 Unterrichtungspflichten und Auflagen zu Leitungen	6
3.2 Bauablauf, Bauausführung	8
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	9
3.4 Landwirtschaft.....	9
3.5 Sonstige Nebenbestimmungen	10
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	11
4.1 Gegenstand/Zweck.....	11
4.2 Plan	11
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen.....	11
4.3.1 Allgemeine Auflagen	11
4.3.2 Auflagen bezüglich der Böschung	12
4.3.3 Auflagen bezüglich der Mulde:	12
4.3.4 Betrieb und Unterhaltung, Dienst- und Betriebsanweisung	12
4.3.5 Eigenüberwachung.....	13
4.3.6 Bestandspläne	13
4.3.7 Anzeige- und Informationspflichten.....	13
4.3.8 Bauabnahme.....	13
4.3.9 Auflagenvorbehalt	14
5. Straßenrechtliche Verfügungen	14
6. Entscheidungen über Einwendungen	14
7. Kostenentscheidung.....	15
B Sachverhalt.....	16
1. Beschreibung des Vorhabens.....	16
2. Vorgängige Planungsstufen	16
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	17
C Entscheidungsgründe	20
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	20
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen).....	20
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	20
2. Materiell-rechtliche Würdigung	21
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen).....	21
2.2 Planrechtfertigung.....	21
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung.....	25
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	25
2.3.2 Planungsvarianten.....	26
2.3.3 Ausbaustandard	32
2.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz.....	37
2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege	43

2.3.6	Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis	49
2.3.7	Landwirtschaft	51
2.3.8	Träger von Versorgungsleitungen	52
2.3.9	Sonstige öffentliche Belange	52
2.4	Private Belange	58
2.4.1	Allgemeine Bemerkungen	54
2.4.2	Einzelne Einwender	58
2.4.2.1	Mandanten der Kanzlei Nüsslein, Sättler und Kollegen	58
2.4.2.1.1	Einwender 2002 – 2005	58
2.4.2.1.2	Einwenderin 2001	60
2.4.2.2	Mandanten der Kanzlei Meidert & Kollegen	61
2.4.2.2.1	Einwender 2102	61
2.4.2.2.2	Einwender 2101	63
2.4.2.3	Einwender ohne anwaltschaftliche Vertretung	64
2.4.2.3.1	Einwenderin 2000	64
2.4.2.3.2	Einwender 2200	65
2.5	Gesamtergebnis	69
2.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	66
3.	Kostenentscheidung	66

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B.....	Bundesstraße
BAB.....	Bundesautobahn
BauGB.....	Baugesetzbuch
BayBodSchG.....	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG.....	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBI	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH.....	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG.....	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG.....	Bayerisches Waldgesetz
BayWG.....	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV.....	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB.....	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.....	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG.....	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BMVI	Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG.....	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG.....	Bundeswaldgesetz
BWV.....	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBI.....	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKRG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV.....	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG.....	Flurbereinigungsgesetz
FStrG.....	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS.....	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG.....	Bayerisches Kostengesetz
MABI.....	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung - RLuS 2012
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-St2335-003

**Vollzug des BayStrWG;
St 2335 Gaimersheim - Kösching
Höhenfreimachung St 2335/St 2229 südlich Hepberg
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+653
St 2335_320_1,675 bis St 2335_340_0,325
Planfeststellung nach Art. 36 ff. BayStrWG i. V. m. Art. 72 ff. BayVwVfG**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Umbau der lichtsignalgesteuerten Kreuzung der Staatsstraße 2335 mit der Staatsstraße 2229 südlich von Hepberg zu einer teilplanfreien Kreuzung (Höhenfreimachung) wird mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Blaeintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1-T	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtskarte	1: 25.000
3	Übersichtslageplan	1 : 5.000
6a	Straßenquerschnitt St 2335	1 : 50
6b	Straßenquerschnitt Rampen	1 : 50
7.1-T	Lageplan	1 : 1.000
7.2-T	Bauwerksverzeichnis	-
8a	Höhenplan St 2229	1 : 1.000/100
8b-T	Höhenplan St 2335	1 : 1.000/100
8c	Höhenplan Verbindungsrampe Nord	1 : 1.000/100
8d	Höhenplan Verbindungsrampe Süd	1 : 1.000/100
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil	-

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- u. Konfliktplan	1 : 5.000
12.3 Bl. 1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1 : 1.000
12.3 Bl. 2	Lageplan der Ersatzfläche	1 : 10.000
12.3 Bl. 3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan E1	1 : 2.000
12.4	Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung	-
13.1	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	-
13.1.1	Lageplan Entwässerungsflächen	1 : 1.000
13.1.2	Längsprofil Regenrückhaltebecken	1 : 100
13.1-T	Ergänzende Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	-
14.1-T	Grunderwerbsplan	1 : 1.000
14.2.1-T	Grunderwerbsverzeichnis	-
15-T Bl. 1	Lageplan Bauumfahrung (Bauphase 1)	1 : 1.000
15 Bl. 2	Lageplan Bauumfahrung (Bauphase 2)	1 : 1.000

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Ingolstadt aufgestellt und tragen das Datum vom 23.11.2012. Die Tektur ist vom 15.01.2015. Der Lageplan (Unterlage 7) und der Grunderwerbsplan (Unterlage 14.1) wurden durch Tekturpläne ersetzt. Alle tektierten Unterlagen sind mit „T“ gekennzeichnet. Sie sind im Übrigen durch Blaeintragungen gekennzeichnet.

Daneben sind folgende Unterlagen den Planunterlagen nachrichtlich beigefügt:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
10.2	Bauwerksskizze	1 : 100/50
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	-
7	Lageplan, überholte Fassung	1 : 1.000
14.1	Grunderwerbsplan, überholte Fassung	1 : 1.000
15.3	Umleitungsplan	1 : 25.000

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten und Auflagen zu Leitungen

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH mindestens 3 Monate vor Beginn der Arbeiten, damit die erforderlichen Änderungen an den Telekommunikationslinien mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien aus betrieblichen Gründen, z. B. im Falle von Störungen, jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten, sowie oberirdische Gehäuse soweit frei gehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Die Bauausführenden haben sich vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien zu informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.
- 3.1.2 Der Bayernwerk AG, Netzcenter Pfaffenhofen, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- Der Schutzzonenbereich für Kabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume oder tiefwurzelnden Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DIN 18920 (Baumschutz) je 2,5 m.
- Eine ungesicherte Kabeltrasse darf nicht mit schweren Fahrzeugen befahren werden. Im Bereich von Zufahrten müssen die Kabel ggf. vor Beginn der Straßenbauarbeiten mit einem Schutzrohr umhüllt werden. Das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ der Bayernwerk AG ist zu beachten.
- 3.1.3 Den Stadtwerken Ingolstadt mindestens 9 Monate vor Beginn der Arbeiten, damit die erforderlichen Anpassungen an den betroffenen Gasleitungen bzw. die Neuverlegung der Gashochdruckleitung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.4 Der Gemeinde Hepberg, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Wasserleitung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.5 Der Gemeinde Lenting, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Wasserleitung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.6 Der Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt Nord, damit die erforderlichen Anpassungen an den betroffenen Mischwasserkanälen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Bei den Vorgesprächen sind auch die Lage der neuen Kontrollschächte, die konkrete Ausführung des Kanals

im Querungsbereich mit der Staatsstraße, die Ableitungsmöglichkeit in Richtung Lenting während der Bauarbeiten, die konkrete Ausführung des Notentlastungskanals, die erforderlichen Maßnahmen im Bereich der geplanten südwestlichen Baustellenumfahrung und die übrigen technischen Details abzustimmen.

Bei den Leitungen zur Ableitung des Niederschlagswassers aus dem Bereich der Baumaßnahme zum Regenrückhaltebecken der BAB A 9 ist darauf zu achten, dass es keine höhenmäßigen Überschneidungen mit dem zu verlegenden Kanal der Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt Nord gibt.

Bei Unstimmigkeiten bezüglich der Höhenlage der Rohrsohlen ist im Beisein von Vertretern der Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt Nord eine Nachvermessung durchzuführen.

3.1.7 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege - mindestens zwei Monate vor Beginn von Erdbauarbeiten - damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

3.2 Bauablauf, Bauausführung

3.2.1 Die Verkehrsführung während der Bauausführung ist im Zuge einer Verkehrsbesprechung unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei, der Autobahndirektion Südbayern und der betroffenen Kommunen festzulegen.

3.2.2 Sofern Gemeindestraßen als Umleitungsstrecken genutzt werden, ist zuvor eine Beweissicherung hinsichtlich des Fahrbahnzustandes durchzuführen.

3.2.3 Soweit einschlägig, haben die eingesetzten Baumaschinen den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II Rechnung zu tragen.

3.2.4 Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.

3.2.5 Die Bestimmungen der AVV Baulärm müssen eingehalten werden.

3.2.6 Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z. B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen u. ä.) soweit wie möglich zu reduzieren.

3.2.7 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Eichstätt abzustimmen.

3.2.8 Soweit erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und –verfahren eingesetzt werden, sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3

vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.3.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderliche Ausnahme für die vorgesehene Beseitigung von Hecken und Feldgehölzen.

3.3.2 Das Roden von Gehölzbeständen darf nur im Winterhalbjahr (vom 1. Oktober bis 28./29. Februar) erfolgen (Schutzmaßnahme S 1). Außerhalb dieser Zeit dürfen Rodungen nur vorgenommen werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde sichergestellt ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.

3.3.3 Die in den Planunterlagen 12.1 und 12.3 Blatt 2 dargestellte Ersatzmaßnahme E 1 soll spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Unverzüglich nach Zugang des Planfeststellungsbeschlusses ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Kompensationsverzeichnis als Teil des Ökoflächenkatasters gemäß Art. 9 BayNatSchG zu übermitteln.

3.3.4 Die für die Ersatzmaßnahme vorgesehene Unterhaltungspflege (extensive Nutzung der Feuchtwiesen, Offenhalten der Geländemulde) ist so lange durchzuführen, wie der Eingriff wirkt und sie zur Aufrechterhaltung des angestrebten Entwicklungsziels erforderlich sind. Nachträgliche Entscheidungen hierzu bleiben vorbehalten.

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.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

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 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 Vorübergehend für die Bauarbeiten in Anspruch genommene landwirtschaftlich genutzte Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern wieder herzustellen.

3.4.5 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wieder herzustellen.

3.5 Sonstige Nebenbestimmungen

3.5.1 Bodendenkmäler

3.5.1.1 Die Bau ausführenden 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. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3.5.1.2 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der –ausführung 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.

3.5.1.3 Der Vorhabensträger hat 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 einzubeziehen.

3.5.1.4 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 Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaß-

nahmen 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, behalten wir uns 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.

3.5.2 Zusagen

Der Vorhabensträger hat alle Zusagen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber den Beteiligten oder der Planfeststellungsbehörde schriftlich oder zu Protokoll abgegeben hat, soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss keine abweichende Entscheidung getroffen wird.

4. **Wasserrechtliche Erlaubnisse**

4.1 **Gegenstand/Zweck**

Dem Freistaat Bayern wird bis auf Widerruf die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers von den befestigten Verkehrsflächen der St 2335 zwischen Bau-km 0+430 und 0+650 sowie den zugehörigen Seitenflächen über die Böschung und eine Versickerungsmulde in das Grundwasser erteilt.

4.2 **Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen (A 2) in der Fassung der Tektur vom 15.01.2015 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 hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.1 Allgemeine Auflagen

4.3.1.1 In die Versickerungsanlage darf nur das Niederschlagswasser von den unter 4.1 genannten Flächen eingeleitet werden.

4.3.1.2 Das Niederschlagswasser darf keine für das Grundwasser schädlichen Konzentrationen an wassergefährdenden Stoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.

4.3.2 Auflagen bezüglich der Böschung

4.3.2.1 Die Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers muss über eine mindestens 30 cm starke bewachsene Oberbodenschicht erfolgen. Der Bewuchs ist als flach wurzelndes Gras auszuführen.

4.3.2.2 Folgende Anforderungen werden an den Oberboden gestellt:

pH-Wert: 6 – 8

Humusgehalt: 1 – 3 %

Tongehalt: < 10 %

Die Anforderungen an das Oberbodenmaterial sind in der Ausschreibung vorzugeben und müssen vor Lieferung und Einbau durch Kontrollprüfungen bestätigt werden.

4.3.2.3 Für die Versickerung über die Böschung ist mindestens folgende Fläche einzuhalten:

AB = 2200 m².

4.3.3 Auflagen bezüglich der Mulde:

4.3.3.1 Für die Mulde sind die Auflagen 4.3.2.1 und 4.3.2.2 ebenfalls einzuhalten.

4.3.3.2 Der bei der Prüfung berücksichtigte Durchlässigkeitsbeiwert $k^f = 5 \cdot 10^{-5}$ m/s ist vor der Ausführung nochmals zu überprüfen. Es ist sicherzustellen, dass der angegebene Durchlässigkeitsbeiwert dauerhaft gewährleistet ist.

4.3.3.3 Für die Versickerung über die Mulde sind mindestens das folgende Volumen und die mittlere Versickerungsfläche einzuhalten:

V = 34,5 m³, A_S = 230 m².

4.3.4 Betrieb und Unterhaltung, Dienst- und Betriebsanweisung

4.3.4.1 Für den Betrieb, die Überwachung und die Unterhaltung der Anlage ist ausgebildetes und zuverlässiges Personal in ausreichender Zahl einzusetzen.

4.3.4.2 Der Betreiber muss eine Dienstanweisung und für jede Anlage eine Betriebsanweisung ausarbeiten und regelmäßig aktualisieren. Dienst- und Betriebsanweisungen sind an geeigneter Stelle auszulegen und dem Landratsamt Eichstätt und dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt (1-fach) zu übersenden. Wesentliche Änderungen sind mitzuteilen.

Die Dienstanweisung regelt den Dienstbetrieb und muss Einzelheiten zu Organisation, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der Mitarbeiter enthalten. Des Weiteren sind darin Regelungen zum Verhalten im Betrieb zur Vermeidung von Unfall- und Gesundheitsgefahren zu treffen.

In den Betriebsanweisungen müssen Vorgaben zur Durchführung des regelmäßigen Betriebs und zur Bewältigung besonderer Betriebszustände enthalten sein. Dazu gehören u. a. Alarm- und Benachrichtigungspläne für den Fall von Betriebsstörungen.

4.3.5 Eigenüberwachung

Es sind mindestens Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichte nach der Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (Eigenüberwachungsverordnung EÜV) in der jeweils gültigen Fassung vorzunehmen.

4.3.6 Bestandspläne

Der Betreiber wird verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme der Entwässerungsanlage dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.

4.3.7 Anzeige- und Informationspflichten

4.3.7.1 Wesentliche Änderungen gegenüber den festgestellten Planunterlagen bezüglich der Menge und Beschaffenheit des anfallenden Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich dem Landratsamt Eichstätt und dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierzu ggf. erforderliche Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bzw. wasserrechtliche Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.

4.3.7.2 Baubeginn und –vollendung sind dem Landratsamt Eichstätt und dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt rechtzeitig anzuzeigen. Sofern die Baumaßnahme in mehreren Bauabschnitten ausgeführt wird, sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.

4.3.8 Bauabnahme

Die fachgerechte Erstellung und Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlagen muss vor der Inbetriebnahme durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft überprüft und bestätigt werden, sofern die Bauabnahme nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde (Art. 61 Abs. 2 BayWG). Bei Anlagen oder Anlagenteilen, die nach der Fertigstellung nicht mehr einsehbar oder zugänglich sind und die für die Funktion der Anlage von nicht unwesentlicher Bedeutung sind, ist eine Teilabnahme zu veranlassen bzw. durchzuführen.

4.3.9 Auflagenvorbehalt

Für den Fall, dass die bewachsene Oberbodenschicht ihre Filterfunktion nicht (mehr) ausreichend erfüllt, bleiben Auflagen zum Schutz des Grundwassers vorbehalten.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, 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 dem entsprechenden Lageplan (Unterlagen 7.1 und 7). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

- 6.1 Durch geeignete Maßnahmen während der Bauphase ist sicherzustellen, dass der Betrieb der Einwender 2002 - 2005 durch die Bauarbeiten möglichst wenig belastet wird. Insbesondere ist die Zu- und Abfahrt für PKW und LKW jederzeit zu ermöglichen, es sei denn die Sperrung ist aus Gründen des Bauablaufs unabdingbar. Die Einwender 2002 – 2005 sind über die Baumaßnahmen, die im Bereich des Gewerbebetriebs durchgeführt werden, rechtzeitig vorher zu informieren.
- 6.2 Während der Bauzeit ist an der St 2335 an geeigneter Stelle eine Beschilderung anzubringen, mit der auf die Tankstelle im nordwestlichen Quadranten der Kreuzung hingewiesen wird.
- 6.3 Bei den Gestaltungsmaßnahmen, die zwischen der Anschlussstelle Lenting-Kösching und der Kreuzung der St 2335 mit der St 2229 auf der Nordseite der St 2335 vorgesehen sind, ist darauf zu achten, dass die Sicht auf den geplanten

Werbepylon im südöstlichen Bereich des Grundstücks Flur-Nr. 276/66, Gmkg. Hepberg, nicht behindert wird.

6.4 Grundstückseigentümern, deren Gebäude so nahe an der Baumaßnahme liegen, dass Gebäudeschäden nicht sicher ausgeschlossen werden können, ist die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens auf Kosten des Vorhabensträgers anzubieten. Das trifft insbesondere auf die Gebäude auf den Grundstücken Kapellenweg 1, 3 und 5 und Am Sportplatz 1 zu.

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

7. **Kostenentscheidung**

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

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst den Umbau der lichtsignalgesteuerten Kreuzung der Staatsstraßen 2335 und 2229 zu einem teilplanfreien Knotenpunkt. Er liegt nördlich von Ingolstadt am südlichen Ortseingang von Hepberg und westlich der Anschlussstelle Lenting der BAB A 9.

Auf der St 2335 wird der Verkehr aus dem nordöstlichen Umland von Ingolstadt und von der BAB A 9 zum Betriebsgelände der Firma Audi, zum Güterverkehrszentrum (GVZ) und zum Gewerbegebiet Westpark der Stadt Ingolstadt abgewickelt. Sie hat eine sehr hohe Verkehrsbelastung. Auch die St 2229 ist im Kreuzungsbereich hoch belastet, allerdings deutlich geringer als die St 2335. Durch die inzwischen unter Verkehr genommene Umfahrung Lenting – Kösching im Zuge der St 2335 und die im Bau befindliche Nordumfahrung von Gaimersheim (Kreisstraße IN 21/EI 51) sowie weitere bauliche Entwicklungen im Umfeld wird eine weitere Erhöhung der Verkehrsmengen im Bereich der Kreuzung erwartet. Westlich der St 2229 verläuft ein Geh- und Radweg von Hepberg nach Lenting; der ebenfalls die St 2335 kreuzt.

Die Kreuzung wird zu einem vierarmigen teilplanfreien Knotenpunkt vom Typ symmetrisches halbes Kleeblatt umgestaltet. Der Geh- und Radweg an der St 2229 wird mit dieser höhenfrei über die St 2335 geführt. Die St 2335 wird auf einer Länge von ca. 650 m, die St 2229 auf einer Länge von ca. 370 m umgebaut. Die nördliche Anschlussrampe an die St 2229, sowie der Kapellenweg und die Straße „Am Sportplatz“ werden durch einen Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 45 m miteinander verbunden.

Die St 2335 ist künftig die übergeordnete durchgehende Straße. Es entfällt der kreuzende Verkehr; Linkseinbiege- und Linksabbiegebeziehungen sind nicht mehr erforderlich. Sie wird abgesenkt und über zwei Anschlussrampen mit der St 2229 und dem vorhandenen Straßennetz verbunden. Die St 2335 erhält eine Fahrbahnbreite von 8 m, die Randstreifen werden wegen des hohen Schwerverkehrsanteils 0,5 m breit ausgeführt. Die St 2229 behält ihre Breite von 7,5 m. Die Verbindungsrampen werden als zweistreifige Gegenverkehrsfahrbahnen mit 7,5 m Breite ausgeführt, in der Kurve kommt eine Fahrbahnverbreiterung von 1,6 m hinzu. Ein- und Ausfädelspuren, sowie Verflechtungsspuren an der St 2335 werden ebenso wie die Fahrspuren der durchgehenden Fahrbahn 3,5 m breit gebaut.

2. Vorgängige Planungsstufen

Das damalige Straßenbauamt Ingolstadt hat im Jahr 2005 von der Obersten Baubehörde den Auftrag erhalten, die technische Machbarkeit eines teilplanfreien

Ausbaus der Staatsstraßenkreuzung südlich von Hepberg zu untersuchen. Dabei hat sich gezeigt, dass die St 2335 abgesenkt und mit ein oder zwei Anschlussrampen an die St 2229 angeschlossen werden kann. Der zuvor untersuchte Bau einer Geh- und Radwegunterführung unter der St 2335 wurde daraufhin zugunsten einer Gesamtlösung im Zuge eines teilplanfreien Ausbaus der Kreuzung aufgegeben.

Die Baumaßnahme ist in die 1. Dringlichkeit des Ausbauplans für Staatsstraßen eingestuft.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 23.11.2013 beantragte das Staatliche Bauamt Ingolstadt, für die Höhenfreimachung der Kreuzung der Staatstraßen 2335 und 2229 südlich von Hepberg das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 07.01. – 07.02.2013 bei der Gemeinde Hepberg und vom 11.01. – 12.02.2013 bei der Gemeinde Lenting nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Hepberg bis zum 22.02.2013 und bei der Gemeinde Lenting bis zum 27.02.2013, bzw. bis zum jeweils genannten Datum bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf der genannten Einwendungsfrist ausgeschlossen sind. Zusätzlich konnten die Unterlagen über die Homepage der Regierung von Oberbayern im Internet eingesehen werden, worauf ebenfalls in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen wurde.

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

- Gemeinde Hepberg
- Gemeinde Lenting
- Gemeinde Kösching
- Landratsamt Eichstätt
- Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Ebersberg
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Vermessungsamt Ingolstadt (heute: Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung)
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

- Bayerischer Bauernverband
- Autobahndirektion Südbayern
- E.ON Bayern AG (heute: Bayernwerk AG), Kundencenter Pfaffenhofen
- Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt Nord
- Wehrbereichsverwaltung Süd (heute: Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr - BAIUDBw)
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- COM-In
- Stadtwerke Ingolstadt
- Wasserverband Straß und Winkeläcker
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V., Landesverband Bayern
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)

sowie den Sachgebieten 24.2 (Raumordnung), 51 (Naturschutz), und 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Oberbayern.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend. Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 03.06.2014 im Sitzungssaal des Rathauses in Hepberg erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Im Nachgang zum Erörterungstermin hat der für den Erörterungstermin bestellte Vertreter des Einwenders Nr. 2000 verschiedene von ihm angeforderte Unterlagen erhalten und sich noch einmal dazu geäußert (E-Mail vom 22.07.2014). Außerdem hat die Kanzlei Meidert & Kollegen für ihren Mandanten Einwender Nr. 2102 weitere Angaben zu eigenen und gepachteten Flächen des landwirtschaftlichen Betriebes nachgereicht. Die dazu abgegebene Stellungnahme des Staatlichen Bauamts Ingolstadt haben wir der Kanzlei Meidert & Kollegen zugeleitet und nochmals Gelegenheit zur Rückäußerung gegeben. Die Einwendungen wurden aufrechterhalten.

Aufgrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und des Erörterungstermin hat der Vorhabensträger die Unterlagen mit der 1. Tektur vom 15.01.2015 geändert. Sie beinhaltet im Wesentlichen folgende Änderungen:

- Die Bushaltestellen östlich der Tankstelle wurden aus der Planung entfernt, da sie in Absprache mit der Gemeinde Hepberg nach Norden in die Ortsdurchfahrt verlegt werden. Die neue Lage der Bushaltestellen wird in einem verkehrsrechtlichen Verfahren gesondert festgelegt.
- Der Geh- und Radweg auf der Westseite der St 2229 wurde näher an die Staatsstraße gerückt, die Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück Flur-Nr. 276/66, Gmkg. Hepberg, wurde entsprechend reduziert.
- Bei Bau-km 0+300 (St 2229) soll im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen eine zusätzliche Ausfahrt aus dem Tankstellengrundstück zum Kreisverkehr angelegt werden. Die Einzelheiten werden in einem Sondernutzungsvertrag geregelt (vgl. BWV Nr. 64). Die Ausfahrt ist im Lageplan nachrichtlich dargestellt.
- Im Anschlussbereich der Gemeinestraße „Am Sportplatz“ wird der neue Geh- und Radweg im Einvernehmen mit den Gemeinden Hepberg und Lenting von der Grundstücksgrenze zur Flur-Nr. 347/1 an den Fahrbahnrand verschoben.
- An der St 2335 (rechts) wurde zwischen Bau-km 0+430 und 0+650 eine Versickermulde eingeplant.

Außerdem wurden, wie in der Stellungnahme des Staatlichen Bauamts zu den Schreiben der Träger öffentlicher Belange und der privaten Einwendungsführer zugesagt, einige Fehler im Bauwerksverzeichnis korrigiert. Eine erneute Anhörung zu den Änderungen erfolgte nicht.

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.

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

Einwendungen zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens wurden im Anhörungsverfahren nicht erhoben.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, denn die darin genannten Schwellenwerte werden bei dem Ausbaivorhaben bei Weitem nicht erreicht. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2.2 Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist erforderlich, um das derzeitige und insbesondere das künftig prognostizierte Verkehrsaufkommen sicher und reibungslos bewältigen zu können und entspricht damit den Aufgaben des Staatlichen Bauamts Ingolstadt nach Art. 9 Abs. 1 Satz 1 und 2 BayStrWG. Das ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

2.2.1 Planungsziele

Mit der Höhenfreimachung der Kreuzung der Staatsstraßen 2335 und 2229 südlich von Hepberg wird vor allem das Ziel verfolgt, einen sicheren und leistungsfähigen Knotenpunkt für den vorhandenen und den prognostizierten Verkehr herzustellen. Gleichzeitig soll die seit langem geforderte gefahrlose Querung der St 2335 für Fußgänger und Radfahrer im Kreuzungsbereich ermöglicht werden. Es wird darüber hinaus erwartet, dass die Baumaßnahme eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch die Ortschaften Hepberg und Lenting herbeiführt und zusammen mit dem Wegfall der durch die vorhandene Lichtsignalanlage verursachten Anfahr- und Bremsvorgänge zu einer Verbesserung der Lärm- und Abgassituation für die Wohnbebauung in den Ortsdurchfahrten führt.

2.2.2 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Nach der letzten amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 sind die beiden Staatsstraßen 2335 und 2229 im Hinblick auf den DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) im Kreuzungsbereich (sog. „Weberkreuzung“) wie folgt belastet:

St 2335 westlich: 11.723 Kfz/24 h

St 2335 östlich: 15.212 Kfz/24 h

St 2229 nördlich: 9.790 Kfz/24 h

St 2229 südlich: 6.276 Kfz/24 h.

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft gevas, humberg & partner (im folgenden GEVAS genannt), die sie im Auftrag der Autobahndirektion

Südbayern im November 2011 für die BAB-Anschlussstelle Lenting-Kösching an die St 2335 erstellt hat, wurde die Verkehrsbelastung im Bereich der Kreuzung erneut erfasst. Zusätzlich hat GEVAS im Oktober 2012 eine „Überprüfung der Leistungsfähigkeit der „Weberkreuzung“ (St 2335/St 2229) in Hepberg bei höhenfreiem Ausbau“ durchgeführt. Dieses Gutachten ist als Anlage 1 der Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) beigefügt.

Eine Zählung, die GEVAS am 19.07.2011 durchgeführt hat, hat auf der St 2335 zwischen der „Weberkreuzung“ und der AS Lenting-Kösching einen Gesamtverkehr von 21.300 Kfz/24 h ergeben. Ein Vergleich mit einer von GEVAS im Jahr 2007 durchgeführten Zählung ergibt eine überdurchschnittliche Steigerung bis zum Jahr 2011 von ca. 20 %. Die Kreuzung der St 2335 mit der St 2229 ist derzeit mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet, die im Jahr 2004 signaltechnisch ertüchtigt wurde.

Derzeit kommt es wegen der hohen Verkehrsbelastung, insbesondere beim Schichtwechsel bei Audi, und wegen der hohen Schwerverkehrsanteile, die auf den Zulieferverkehr zum GVZ (Güterverkehrszentrum Ingolstadt) zurückzuführen sind, häufig zu Problemen bei der Verkehrsabwicklung. Hinzu kommen häufige Störungen des Verkehrs auf der BAB A 9, die zu Ausweichverkehr im nachgeordneten Netz und insbesondere zu Überlastungen an der „Weberkreuzung“ führen. In Spitzenverkehrszeiten kommt es zu großen Rückstaus vor allem in Richtung A 9, die zum Teil auch über die Anschlussstellenäste hinausreichen.

Für Fußgänger und Radfahrer gibt es derzeit nur auf der Westseite der St 2229 eine signalisierte Fußgänger-/Radfahrerfurt.

Der Raum Ingolstadt entwickelt sich sehr dynamisch. Es sind mehrere Straßenbauprojekte im Bau oder in der Planung, die zu Verkehrserhöhungen an der „Weberkreuzung“ führen werden, bzw. schon geführt haben. Dabei handelt es sich vor allem um die Umfahrung von Lenting und Kösching im Zuge der St 2335, die am 19.05.2014 dem Verkehr übergeben wurde, sowie um die Nordumgehung von Gaimersheim, deren letzter Abschnitt zwischen der St 2335 und der Ostumgehung Etting inzwischen im Bau ist. Weitere Planungen, die bis zum Jahr 2025 realisiert werden sollen, wie der Ausbau des sog. Schneller Weges in Ingolstadt, die Nordtangente Kösching, die östliche Anbindung des Westparks, der höhenfreie Ausbau des Knotenpunkts St 2335 mit der Ostumgehung Etting, sowie die weitere Entwicklung von Audi, neue Flächennutzungen in Lenting und Umgebung und die weiter steigenden Einwohnerzahlen in Ingolstadt und im Umland werden ebenfalls zu Verkehrsmengensteigerungen an der „Weberkreuzung“ führen. Das Staatliche Bauamt Ingolstadt geht unter Berücksichtigung der für die Leistungsfähigkeitsberechnung der „Weberkreuzung“ vom Büro GEVAS ermittelten Bemessungsverkehrsstärken QB im Knotenpunktsbereich und deren Hochrechnung

auf die durchschnittliche Tagesbelastung mit dem Faktor 10 von folgenden Verkehrsbelastungen im Bereich der „Weberkreuzung“ im Jahr 2025 aus:

St 2335 westlich: 16.400 Kfz/24 h

St 2335 östlich: 22.900 Kfz/24 h

St 2229 nördlich: 9.000 Kfz/24 h

St 2229 südlich: 10.250 Kfz/24 h.

Die Ermittlung des DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) aus den Bemessungsverkehrsstärken mit dem Faktor 10 ist eine zulässige Methode. Sie ergibt sich aus der RAS-Q, Anhang 1 - Nachweis der Verkehrsqualität – unter Punkt 1.2.2.4 „Ermittlung der Bemessungsverkehrsstärke“. Hier heißt es: „Zur Umrechnung von Prognoseverkehrsmengen pro Zeitintervall auf die Bemessungsverkehrsstärke sind Faktoren zu benutzen, die sich aus Häufigkeitsverteilungen von Verkehrsstärken über den Tag ableiten lassen oder für Prognoserechnungen plausibel festgelegt werden können. Als Bemessungsverkehrsstärke ist in diesen Fällen die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke MSV anzusetzen.“ Das Bauamt hat hier den Rückschluss von der maßgeblichen Stunde auf den DTV gezogen. Im „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS“ wird die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke MSV als die 30. Stunde der Woche definiert (die dreißigstärkste Stunde der Woche). Die Verwendung der Spitzenstunde am Tag stellt somit noch einen gewissen Sicherheitszuschlag dar.

Am 08.03.2012 wurde an dem Knotenpunkt eine weitere Verkehrszählung durchgeführt und anhand der ermittelten Zahlen die für die Leistungsfähigkeitsprüfung der Knotenpunkte erforderlichen Spitzenstundenverkehre abgeleitet.

Das Büro GEVAS hat im Auftrag des Staatlichen Bauamts Ingolstadt neben der bereits genannten Überprüfung des höhenfreien Ausbaus der Kreuzung eine „Verkehrstechnische Untersuchung Knotenpunkt Weberkreuzung und Anschlussstellenäste der Anschlussstelle Lenting (BAB A 9), Beurteilung der Leistungsfähigkeit ohne höhenfreien Umbau der Weberkreuzung“ erarbeitet. Den Bericht vom April 2012 hat uns das Staatliche Bauamt mit E-Mail vom 16.10.2014 zugeleitet. Die Untersuchung hat ergeben, dass die „Weberkreuzung“ auch mit optimierten Signalprogrammen mit den im Jahr 2025 erwarteten Verkehrsmengen nur die Qualitätsstufe „F“ erreicht, was bedeutet, dass der Knotenpunkt überlastet ist. Es wurde auch geprüft, ob sich die Situation durch Ergänzung der westlichen Zufahrt zur „Weberkreuzung“ um eine Fahrspur verbessern lässt. Auch für diese Variante ergibt die Prüfung für den Gesamtknoten in der Morgen- und Abendspitze

lediglich die Qualitätsstufe „F“. Selbst für einen untersuchten „Zwischenzustand“, für den im Verkehrsmodell ein Drittel der Verkehrszunahme bis 2025 berücksichtigt wurde und den der Gutachter lediglich als Übergangslösung bis zum höhenfreien Ausbau der „Weberkreuzung“ für fachlich vertretbar ansieht, ergibt die Prüfung ohne bauliche Änderung der Kreuzung auch mit optimierten Signalprogrammen die Qualitätsstufe „F“ für den Gesamtknoten in der Morgen- und Abendspitze. Nur bei der Variante mit der zusätzlichen Fahrspur lässt sich für den „Zwischenzustand“ die Qualitätsstufe „E“ erreichen. Diese Qualitätsstufe bedeutet lange Wartezeiten mit allmählich wachsendem Stau.

Die Untersuchung zeigt deutlich auf, dass die Verkehrsprobleme im Bereich der „Weberkreuzung“ nicht durch Maßnahmen an der Signalanlage gelöst werden können, auch wenn flankierend kleinere bauliche Änderungen vorgenommen werden. Daher ist für die Bewältigung des Verkehrs ein teilplanfreier Umbau der Kreuzung erforderlich.

2.2.3 Künftige Verkehrsverhältnisse

Der hier planfestgestellte Umbau der Kreuzung der Staatsstraßen St 2335 und 2229 mit Tieferlegung der St 2335, dem Bau zweier Anschlussrampen an die St 2229 und die Verknüpfung der nördlichen Anschlussrampe mit dem vorhandenen Straßennetz über einen fünfarmigen Kreisverkehr führt zu vier Teilknotenpunkten, deren Verkehrsqualität den Stufen „A“ bis „C“ entspricht. Der Kreisverkehr hat sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde die Verkehrsqualität „A“ (kurze Wartezeiten, die Mehrzahl der Fahrzeuge passiert den Knotenpunkt ungehindert). Bei den anderen Teilknotenpunkten ergibt sich in der Morgenspitzenstunde jeweils die Verkehrsqualität „B“ (Weiterfahrt nach kurzer Wartezeit). In der Abendspitzenstunde hat die Einmündung St 2335/Rampe Nord die Verkehrsqualität „A“, die Einmündung St 2335/Rampe Süd die Verkehrsqualität „C“ (die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer spürbar, im Mittel geringer Stau), während die Einmündung St 2229/Rampe Süd die Verkehrsqualität „B“ aufweisen wird.

Beim Neubau einer Kreuzung soll eine Qualitätsstufe „D“ (die Wartezeiten sind beträchtlich, ständiger Stau, Verkehrszustand noch stabil) oder besser angestrebt werden. Der Leistungsfähigkeitsnachweis hat ergeben, dass der Knotenpunkt insgesamt als leistungsfähig und sicher einzustufen ist. Für den Fußgänger- und Radverkehr steht künftig der Geh- und Radweg zur Verfügung, der mit der St 2229 über die St 2335 geführt wird.

Der planfestgestellte Umbau der Kreuzung der Staatsstraßen 2335 und 2229 ist daher geeignet und erforderlich, um die Planungsziele zu erreichen.

2.2.4 Einwendungen zur Planrechtfertigung

In verschiedenen Einwendungen wird geltend gemacht, dass durch geänderte Ampelschaltungen an den Einmündungsbereichen der Autobahn-Anschlussstelle nach der Teilinbetriebnahme der Umgehung Lenting-Kösching bereits eine deutliche Entlastung der „Weberkreuzung“ eingetreten sei. Soweit damit die Planrechtfertigung für die teilplanfreie Umgestaltung der Kreuzung in Frage gestellt werden soll, können wir uns dem nicht anschließen. Nach Angaben des Staatlichen Bauamts Ingolstadt sorgt die neu errichtete Lichtsignalanlage an der AS Lenting der BAB A 9 dafür, dass der Verkehr auf den Anschlussrampen priorisiert wird. Das führt dazu, dass die Signalanlage an der Kreuzung der Staatsstraßen 2335 und 2229 nicht mehr verkehrsabhängig geschaltet werden kann. Eine Verkehrsentslastung der „Weberkreuzung“ wird daher durch die neue Lichtsignalanlage gerade nicht erreicht. Die Kreuzung ist nach wie vor an der Auslastungsgrenze. Die geltend gemachte Verbesserung trifft daher schon für die bestehende Situation nicht zu, zumal durch die inzwischen erfolgte Verkehrsfreigabe der gesamten Umfahrung Lenting-Kösching zusätzlicher Verkehr von Osten zur AS Lenting geführt wird. Entscheidend ist jedoch, dass der Verkehr auf den beiden Staatsstraßen und vor allem auf der St 2335 weiter stark steigen wird, so dass eine verkehrsgerechte Abwicklung des Kreuzungsverkehrs mit Lichtsignalanlagen nicht mehr gewährleistet werden kann. Die Kritik an der gewählten Ausbauvariante ist nicht bei der Planrechtfertigung zu prüfen, sondern bei der Abwägung der betroffenen Belange (siehe hierzu unten C 2.3.2).

Die von den Einwendern Nr. 2000 darüber hinaus geltend gemachte Kritik an den Leistungsfähigkeitsberechnungen weisen wir zurück. Die Berechnungen wurden fachgerecht durchgeführt und beruhen auf einer ausreichenden Datenbasis. Wie oben bei C 2.2.2 bereits ausgeführt, wurden die bis zum Jahr 2025 zu erwartenden Baumaßnahmen, die erhebliche Auswirkungen auf die „Weberkreuzung“ haben können, berücksichtigt. Es ist auch sachgerecht, die letzte Zählung vom Frühjahr 2012 den Berechnungen zugrunde zu legen, zumal sie im Vergleich mit vorausgegangenen Zählungen eine gute Abschätzung der jährlichen Verkehrszunahmen zulässt.

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

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Im Landesentwicklungsprogramm vom 01.09.2013 ist unter 4.1.1 als Ziel festgehalten, dass die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen ist. Der Ausbau hat so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. Unter 4.2 sind als Grundsätze für die Straßeninfrastruktur festgelegt, dass

das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden soll und bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen soll. Der Regionalplan für die Region 10 (für das Kapitel B IX „Verkehr und Nachrichtenwesen“ (Elfte Änderung) mit Bescheid vom 16.01.2006 für verbindlich erklärt) enthält unter 5.1 u. a. folgenden Passus: „Die Region Ingolstadt verfügt im Großen und Ganzen über ein gut ausgebautes Straßennetz. Die Verbesserung der Leistungsfähigkeit kann sich im Wesentlichen auf Netzergänzungen sowie auf die Beseitigung lokaler Gefahren und Engpässe beschränken. Durch Umbaumaßnahmen an bestehenden Straßen lassen sich Landschaftsverbrauch und –durchschneidung minimieren.“

Der höhenfreie Umbau der Kreuzung der Staatsstraßen 2335 und 2229 entspricht den genannten Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und der Landesplanung. Der Umbau der Kreuzung nimmt so wenige Umweltgüter wie möglich neu in Anspruch. Ausbauvarianten, mit denen weniger Fläche in Anspruch genommen würde, sind nicht vorzugswürdig (siehe hierzu die folgenden Ausführungen unter C 2.3.2)

2.3.2 Planungsvarianten

Die Planfeststellungsbehörde ist nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr können Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Das trifft auf folgende Lösungsmöglichkeiten zu:

2.3.2.1 Nullvariante

Ein Verzicht auf den höhenfreien Ausbau der „Weberkreuzung“ (Nullvariante) würde die heutigen unzureichenden Verkehrsverhältnisse festschreiben und die Planungsziele vollständig verfehlen. Das trifft auch dann zu, wenn für die Nullvariante eine Optimierung der Signalprogramme der Lichtsignalanlage und der Anbau einer zusätzlichen Fahrspur an der westlichen Zufahrt zur „Weberkreuzung“ berücksichtigt würde (vgl. oben C 2.2.2). Die Nullvariante wurde daher zu Recht vom Vorhabensträger nicht weiterverfolgt.

2.3.2.2 Variante 1

Der Vorhabensträger hat als Lösungsmöglichkeit eine Unterführung der St 2335 mit südlicher Verbindungsrampe an die St 2229 überprüft (Variante 1, vgl. Darstellung

im Erläuterungsbericht, S. 8/9). Gegenüber der Planfeststellungstrasse entfallen bei dieser Variante die nördliche Anschlussrampe und der Kreisverkehr. Die Verknüpfung der beiden Staatsstraßen erfolgt über einen plangleichen dreiarmligen Knotenpunkt. Auf der St 2335 sind weiterhin Linkseinbiege- und Linksabbiegebeziehungen erforderlich. Eine Leistungsfähigkeitsberechnung hat ergeben, dass der Anschluss der Verbindungsrampe an die St 2335 sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde lediglich die Qualitätsstufe „F“ nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)“ erreicht und damit nicht leistungsfähig ist. Das Planungsziel der Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts kann mit dieser Variante nicht erreicht werden. Der Vorhabensträger hat diese Variante daher zu Recht aus der weiteren Prüfung ausgeschieden.

2.3.2.3 Variante 2

Die Variante 2 betrifft den Umbau der „Weberkreuzung“ zu einem Kreisverkehrsplatz. Für die Untervarianten 2a (kleiner Kreisverkehr mit 1-streifiger Fahrbahn und Zufahrten) und 2b (kleiner Kreisverkehr mit 1-streifiger Fahrbahn und Zufahrten mit 3 Bypässen) hat die Leistungsfähigkeitsberechnung ergeben, dass 3 (Untervariante 2a) bzw. 2 (Untervariante 2b) Anschlussstellenäste im Prognosejahr 2025 lediglich die Qualitätsstufe „F“ erreichen und daher nicht leistungsfähig sind. Sie brauchten daher ebenfalls keiner weiteren Prüfung unterzogen werden, weil sie das maßgebliche Planungsziel nicht erreichen können.

2.3.2.4 Weitere Varianten

Darüber hinaus wurden folgende vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Planungsvarianten näher geprüft und in die Abwägung eingestellt:

2.3.2.4.1 Variante 2c

Die Variante 2c stellt eine weitere Untervariante des Umbaus der Kreuzung zu einem Kreisverkehr dar. Sie umfasst einen Ausbau als 2-streifig befahrbaren Kreisverkehr mit 2-streifigen Zufahrten und 1-streifigen Ausfahrten. Der Vorhabensträger führt für diese Kreisverkehrsvariante im Erläuterungsbericht (S. 10) an, dass zweistreifig befahrbare Kreisverkehre in der Regel einen geringeren Sicherheitsstandard aufweisen, als Kreisverkehre mit einstreifiger Verkehrsführung. Sie kämen gewöhnlich nur beim Ausbau von vorhandenen einstreifigen Kreisverkehren zur Anwendung, wenn deren Leistungsfähigkeit nicht mehr ausreichend sei. Beim Neubau sollte nach Möglichkeit eine andere Knotenpunktart gewählt werden. Die Leistungsfähigkeitsberechnung habe ergeben, dass ein zweistreifiger Kreisverkehr für den im Jahr 2025 erwarteten Verkehr die

Qualitätsstufe „C“ (die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer spürbar, im Mittel geringer Stau) hätte und damit eine befriedigende Verkehrsabwicklung ermöglichen würde. Allerdings würde die weitere Steigerung der Verkehrsmengen an der Kreuzung um nur 7 % dazu führen, dass nur noch die Qualitätsstufe „E“ (die Wartezeiten sind sehr lang, allmählich wachsender Stau) erreicht würde. Da die Kreuzung auch über das Jahr 2025 leistungsfähig sein sollte, sei die Reserve von 7 % Mehrverkehr nicht ausreichend, zumal es dann keine Möglichkeit mehr zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit gäbe.

Im Anhörungsverfahren wurde vom Bayerischen Bauernverband und der Kanzlei Meidert & Kollegen für ihre Mandanten die Variante 2c gefordert, da der Landverbrauch deutlich geringer sei.

Das Staatliche Bauamt Ingolstadt hat sich mit E-Mail vom 08.12.2014 vertiefend zu der Variante 2c geäußert und eine Stellungnahme des Büros GEVAS zur „Realisierbarkeit des Knotenpunktes St 2335/St 2229 (sog. „Weberkreuzung“) als zweistreifiger Kreisverkehr“ vom 05.12.2014 beigefügt. Der Stellungnahme liegt ein Lageplan des StBA Ingolstadt zugrunde, auf dem eine bestandsnahe Ausgestaltung eines solchen Kreisverkehrsplatzes mit einem Außendurchmesser von 60 m dargestellt ist. Das Büro GEVAS hat aufgrund eines inzwischen verfügbaren aktuelleren Rechenverfahrens (Programm „Kreisel“ der BPS GmbH aus Karlsruhe) mit denselben Belastungswerten, die auch für die Verkehrsuntersuchung vom November 2011 verwendet wurden, eine Neuberechnung der Leistungsfähigkeit eines zweistreifigen Kreisverkehrs an der „Weberkreuzung“ vorgenommen. Dabei hat sich gezeigt, dass für die nachmittägliche Spitzenstunde im Prognosejahr 2025 an der westlichen Zufahrt der St 2335 (von Ingolstadt kommend) nur die Qualitätsstufe „F“ und an der südlichen Zufahrt (aus Lenting kommend) nur die Qualitätsstufe „E“ erreicht wird, also auch der zweistreifige Kreisverkehr im Prognosejahr 2025 nicht ausreichend leistungsfähig ist.

Der zweistreifige Kreisverkehrsplatz kann daher – wie auch die anderen Kreisverkehrsvarianten – das Planungsziel, einen sicheren und leistungsfähigen Knotenpunkt für den vorhandenen und den prognostizierten Verkehr herzustellen, nicht erreichen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass bei der Leistungsfähigkeitsberechnung von Kreisverkehrsplätzen nach HBS das Fahrverhalten und die Geometrie des Kreisverkehrs unberücksichtigt bleiben. Aufgrund der geringen Ausnützung des linken Fahrstreifes bei 2-streifigen Einfahrten und bei der Kreisfahrbahn ist die Leistungsfähigkeit gegenüber den errechneten Werten meist deutlich abgesenkt, wenn es sich – wie hier – nicht um einen Kreisverkehr mit sehr großem Außendurchmesser handelt, der dem Fahrzeugführer genügend Zeit bietet, von der inneren Spur auf die äußere Spur zu wechseln. Als

Beispiel für einen sehr großen Kreisverkehrsplatz kann im Umfeld der Baumaßnahme der sog. „Audi-Kreisel“ dienen. Dieser hat jedoch einen Außendurchmesser von ca. 150 m und könnte bei dem begrenzten Platzangebot im Bereich der „Weberkreuzung“ nicht realisiert werden.

Die Ergebnisse der Neuberechnung liegen nach unserer Einschätzung näher an den tatsächlichen Verhältnissen, als die Berechnung aus dem Jahr 2011. Daneben sei darauf hingewiesen, dass der Kreisverkehrsplatz den Bau einer Radwegunterführung erfordern würde. Die Längsneigung der nördlichen Rampe würde bei Anhebung der Kreisfahrbahn um 1,5 m 6 % betragen, was hinsichtlich der Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Menschen gerade noch ausreichend wäre. Die Zielvorstellung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA“, Ausgabe 2010, nach der die Längsneigung von Unterführungen nach Möglichkeit nicht über 3 – 4 % liegen sollte, wird deutlich verfehlt. Die Führung des Radverkehrs entlang der St 2335 ist zudem ungeklärt, weil bei zweistreifigen Kreisverkehrsplätzen eine Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn nicht zu vertreten ist (vgl. ERA Ziff. 4.5.4 Abs. 1 Satz 2 und 4.5.5). Auch eine zusätzliche Ausfahrt von der Tankstelle könnte mit dem zweistreifigen Kreisverkehr nicht realisiert werden.

Trotz der durch den Bau eines zweistreifigen Kreisverkehrplatzes erzielbaren deutlichen Vorteile beim Grunderwerb stellt diese Knotenpunktsform bereits wegen der fehlenden Leistungsfähigkeit keine vorzugswürdige Alternative zum hier planfestgestellten Kreuzungsumbau dar.

2.3.2.4.2 Varianten Einwender Nr. 2000

Die Einwender Nr. 2000 haben im Anhörungsverfahren zwei Varianten für den Umbau der „Weberkreuzung“ vorgeschlagen, die jeweils ohne den Kreisverkehr an der nördlichen Anschlussrampe auskommen. Dieser Kreisverkehrsplatz ist aus Sicht der Einwender aus verschiedenen Gründen abzulehnen (siehe hierzu die Ausführungen unter C 2.3.3.4). Die Varianten sind in dem Einwendungsschreiben vom 19.02.2013 skizzenhaft dargestellt; der Vorhabensträger hat die Skizzen auf den Maßstab der Planfeststellungsunterlagen übertragen und dem Vertreter der Einwender Nr. 2000 nach dem Erörterungstermin mit E-Mail vom 13.06.2014 zur weiteren Stellungnahme zur Verfügung gestellt.

Beide Varianten sind aus Sicht der Einwender Nr. 2000 gegenüber der Planfeststellungslösung vorteilhafter, weil der Kreisverkehrsplatz am südlichen Ortsrand von Hepberg entfallen könne, der Knotenpunkt entzerrt würde und weiter von der Ortsbebauung entfernt zu liegen käme, der Flächenverbrauch sehr gering und kein Ankauf von Wohngrundstücken erforderlich sei, die Bushaltestellen

erhalten bleiben könnten, keine unbedeutenden Ortsstraßen in den Knotenpunkt eingebunden werden müssten und der Verkehrsfluss günstiger sei.

Bei der „Alternative Variante 1“ ist anstelle der nördlichen Anschlussrampe auf der Nordseite der St 2335 westlich und östlich der St 2229 jeweils eine einstreifige Parallelrampe vorgesehen; die St 2229 wird mit Ein- und Ausfahrtstreifen, sowie einer Linksabbiegespur zum Kapellenweg ausgestattet. Für Fußgänger und Radfahrer ist eine Querungsmöglichkeit im Bereich der westlichen Rampe mit Signalanlage vorgesehen. Eine weitere Skizze zeigt eine Modifizierung der Variante 1 ohne fahrbahnteilende Inseln aber mit einer Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich der Verbindungsrampen.

Die „Alternative Variante 2“ sieht statt des nördlichen Verbindungsastes mit Kreisverkehr eine Verbreiterung der Brücke über die St 2225 um zwei – alternativ um einen – Fahrstreifen vor, sowie eine nördliche Anschlussrampe, die unmittelbar nördlich der Brücke an die St 2229 anschließt.

Der Vorhabensträger macht gegen beide Alternativplanungen schwerwiegende Bedenken geltend:

Bei der „Alternative Variante 1“ beträgt die Anfahrsicht für die Linkseinbieger aus der östlichen Rampe lediglich 25 m und ist damit nicht richtlinienkonform. Wegen der Linkseinbieger hat der rechtseinbiegende Verkehr ebenfalls keine ausreichende Sicht. Bei der westlichen Rampe ergeben sich schwerwiegende Konfliktpunkte zwischen den Linksabbiegern aus Lenting und den Rechtsabbiegern aus Hepberg von der St 2229. Für Fußgänger und Radfahrer müsste zur Querung der westlichen Rampen eine Lichtsignalanlage vorgesehen werden, was die Leistungsfähigkeit des Knotens weiter reduzieren würde. Die beiden Knotenpunkte werden nicht entzerrt, sondern im Gegenteil zu Lasten der Verkehrssicherheit verdichtet. Der Verzicht auf den Kreisverkehr zur Anbindung der örtlichen Straßen führt dazu, dass die Überlastung der Kreuzung der St 2229 mit dem Kapellenweg und der Straße „Am Sportplatz“ bestehen bleibt und zusätzlich in einem Abstand von nur 40 m eine weitere Kreuzung entsteht. Die Verkehrsführung ist wegen des geringen Abstands zur Kreuzung St 2229/Kapellenweg/Am Sportplatz vor allem für die Verkehrsteilnehmer unübersichtlich, die links in den Kapellenweg und zur Tankstelle abbiegen wollen. Eine spürbare Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung für die Wohnbebauung am südlichen Ortsrand von Hepberg ist gegenüber der Planfeststellungslösung nicht zu erwarten. Der Vorhabensträger geht darüber hinaus davon aus, dass der Knoten der östlichen Rampe zur St 2229 nicht ausreichend leistungsfähig ist. Das ergibt sich daraus, dass die östliche Rampe in der Spitzenstunde eine Verkehrsbelastung von 500 Fahrzeugen abwickeln muss. Auf der St 2229 beträgt das Verkehrsaufkommen 680 Fahrzeuge/h. Daher sind

Rückstaus in der Rampe zu erwarten, die Leistungsfähigkeit der Rampe ließe sich nur durch eine zusätzliche Lichtsignalanlage herstellen. Gegen diese Bedenken hat der Vertreter der Einwender Nr. 2000 mit E-Mail vom 22.07.2014 lediglich vorgebracht, dass er weiterhin von der Realisierbarkeit der Alternativen überzeugt sei.

Mit der „Alternative Variante 1“ lassen sich aus unserer Sicht die Planungsziele kaum erreichen und sie ist wegen ihrer Nachteile für die Verkehrssicherheit deutlich schlechter zu bewerten, als die planfestgestellte Lösung. Sie würde zwar tatsächlich deutlich weniger landwirtschaftlich genutzte Fläche in Anspruch nehmen und die Inanspruchnahme weniger Quadratmeter aus Wohngrundstücken überflüssig machen. Allerdings wäre der Eingriff in das gewerblich für den Betrieb einer Tankstelle genutzte Grundstück im nordwestlichen Quadranten der Kreuzung deutlich stärker. Dabei kann dahingestellt bleiben, ob dafür tatsächlich die vom Vorhabensträger ermittelten ca. 800 m² Mehrfläche benötigt würden oder ob die Rampe noch etwas flächensparender ausgestaltet werden könnte, da die Eingriffe in das gewerblich genutzte Grundstück aus unserer Sicht nicht weniger schwerwiegend sind, als randliche Eingriffe in Grundstücke, die der Wohnnutzung dienen. Auch die Sicherheit der Bushaltestellen, die der Vorhabensträger im Gegensatz zum Vertreter der Einwender Nr. 2000 für gewährleistet erachtet hat, ist nicht relevant, da diese nach Abstimmung mit der Gemeinde Hepberg ohnehin aus dem Kreuzungsbereich in Richtung Norden verlegt werden (vgl. Tektur vom 15.01.2015).

Auch die „Alternative Variante 2“ ist nicht ausreichend verkehrswirksam und verkehrssicher und kommt deshalb ebenfalls nicht als vorzugswürdige Lösung in Frage.

Bei der „Alternative Variante 2“ sind wegen der geringen Abstände zwischen der Einmündung der nördlichen Rampe in die St 2229 und der Kreuzung Kapellenweg/Am Sportplatz lediglich 10 m lange Linksabbiegespuren in beiden Richtungen möglich. Das ist bei den dort erwarteten Verkehrsmengen bei weitem nicht ausreichend. Dadurch entstehen Rückstaus in allen Richtungen. Der Kapellenweg und die Tankstelle wären für den Verkehr aus östlicher Richtung sehr ungünstig anzufahren. So würde z. B. ein Lkw mit Anhänger, der sich in Richtung Kapellenweg links einordnet, wegen der zu kurzen Linksabbiegespur den gesamten Verkehr aus Richtung Lenting und den Verkehr aus der nördlichen Rampe in Richtung Hepberg zum Stillstand bringen. Auch bei dieser Lösung werden die Knotenpunkte nicht entzerrt sondern im Gegenteil stark verdichtet. Der Vorhabensträger geht darüber hinaus auch bei dieser Variante davon aus, dass der Knoten der östlichen Rampe zur St 2229 nicht ausreichend leistungsfähig ist. Das ergibt sich daraus, dass die östliche Rampe in der Spitzenstunde eine

Verkehrsbelastung von 630 Fahrzeugen abwickeln muss. Auf der St 2229 beträgt das Verkehrsaufkommen 710 Fahrzeuge/h. Daher sind Rückstaus in der Rampe zu erwarten, die durch die kurzen Linksabbiegespuren noch verstärkt werden. Der Knotenpunkt ist offensichtlich nicht ausreichend leistungsfähig. Spürbare Vorteile bei der Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohner sind auch bei dieser Lösung nicht zu erwarten. Auch der gegenüber der Planfeststellungslösung deutlich geringere Flächenbedarf kann die gravierenden Nachteile hinsichtlich Verkehrswirksamkeit und Verkehrssicherheit und insbesondere das Verfehlen des maßgeblichen Planungsziels, einen sicheren und leistungsfähigen Knotenpunkt für den vorhandenen und den prognostizierten Verkehr herzustellen, nicht wettmachen.

2.3.2.4.3 Verzicht auf südliche Auffahrtsrampe

Der Bayerische Bauernverband hat neben der ungeeigneten Variante 2 c vorgeschlagen, bei dem neuen Knotenpunkt auf die südliche Auffahrtsrampe zu verzichten. Das würde dazu führen, dass auf der sehr stark belasteten St 2335 Linkseinbiege- und Linksabbiegebeziehungen entstünden. Das ist sowohl hinsichtlich der Verkehrssicherheit als auch hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts nicht hinnehmbar. Die Leistungsfähigkeitsberechnung für die Variante 1 (Wegfall der nördlichen Rampe) lässt sich im Wesentlichen auf den Wegfall der südlichen Rampe übertragen mit dem Ergebnis, dass der Anschluss der Verbindungsrampe nicht ausreichend leistungsfähig ist. Die Planungsziele lassen sich mit einer solchen Lösung nicht erreichen, sie braucht daher schon aus diesem Grund nicht weiterfolgt zu werden, auch wenn sie die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Grundstücke deutlich reduzieren würde.

2.3.2.5 Gesamtbewertung

Die Beurteilung der vorstellbaren Alternativen für den Umbau der Kreuzung der Staatsstraßen 2335/2229 hat gezeigt, dass sie alle Vorteile hinsichtlich der Inanspruchnahme privater, überwiegend landwirtschaftlich genutzter Grundstücke hätten. Sie sind jedoch alle entweder wegen der fehlenden Leistungsfähigkeit und dem damit verbundenen Verfehlen der Planungsziele oder wegen gravierender Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherheit gegenüber der hier planfestgestellten Lösung nicht sinnvoll und drängen sich daher nicht als vorzugswürdig auf.

2.3.3 Ausbaustandard

2.3.3.1 Allgemeine Angaben

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. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Dem Entwurf liegt für die St 2335 eine Entwurfsgeschwindigkeit $v_e = 80$ km/h, für die St 2229 eine Entwurfsgeschwindigkeit $v_e = 60$ km/h und für die Verbindungsrampen eine Entwurfsgeschwindigkeit $v_e = 40$ km/h zugrunde. Für die Linienführung im Lage- und Höhenplan waren folgende Zwangspunkte maßgeblich:

- Anschluss an die Anschlussstelle Lenting an der BAB A 9
- bestehende Bebauung im Süden von Hepberg
- bestehende Bebauung westlich der St 2229
- Einmündungen der Straßen Kapellenweg und „Am Sportplatz“ in die St 2229.

Es wurde insbesondere darauf geachtet, Eingriffe in Wohngrundstücke und in das Gelände der Tankstelle so gering wie möglich zu halten. In der 1. Tektur vom 15.01.2015 wurde der Radweg auf der Westseite der St 2229 näher an die Straße gelegt, weil dort keine Bushaltestelle mehr eingeplant werden musste. Dadurch konnte der dauerhafte Eingriff in das Grundstück Flur-Nr. 1141, Gmkg. Hepberg, um 100 m^2 (auf 110 m^2) verringert werden. Außerdem wurde der geplante Geh- und Radweg entlang der Straße Am Sportpark näher an die Straße gerückt. Dadurch kann zwar der Grunderwerb aus dem Grundstück 347/1, Gmkg. Hepberg, nicht verringert werden, es entsteht jedoch eine attraktive Tauschfläche im direkten Anschluss an das Grundstück, die ggf. bei den Grunderwerbsverhandlungen berücksichtigt werden kann.

Die für die einzelnen Straßen maßgeblichen Kategorien, die Trassierungselemente und die Aufteilung der Straßenquerschnitte sind in der Unterlage 1 auf S. 15 – 19 erläutert und im Lageplan (Unterlage 7) sowie in den Querschnitten (Unterlage 6a und 6b) planerisch dargestellt. Sie entsprechen im Wesentlichen den derzeit gültigen technischen Richtlinien. Für die ca. 230 m lange Verflechtungsspur zwischen der Einfahrt von der südöstlichen Rampe in die St 2335 und der Ausfahrt zur BAB A 9 in Richtung München wird die Mindestlänge für Verflechtungsbereiche nach RAS-K-2-B geringfügig unterschritten. Eine richtlinienkonforme Länge lässt sich durch eine andere Gestaltung der Rampe nicht herstellen. Die Verkehrssicherheit kann jedoch durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der beiden Knotenpunkte) sichergestellt werden. Auch die erwünschte Annäherungssicht nach RAL-K-2 von 150 m kann auf diesem Streckenabschnitt

nicht eingehalten werden, da der Abstand der Einmündung zum Brückenbauwerk zu gering ist. Eine Verschiebung der Einmündung nach Westen ist aus Platzgründen nicht möglich. Die vorgeschriebene minimale Annäherungssicht von 100 m wird jedoch eingehalten. Im Übrigen lässt sich auch dieses Problem durch geeignete straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bewältigen.

2.3.3.2 Landwirtschaftliche Wege

Für neu zu errichtende öffentliche Feld- und Waldwege ist eine Breite von 3 m mit unbefestigten Seitenstreifen von 0,75 m vorgesehen. Der Aufbau erfolgt wie im Bestand. Der Bayerische Bauernverband und ein betroffener Landwirt kritisieren hierzu, dass diese Breite den modernen landwirtschaftlichen Geräten nicht mehr gerecht werde und fordern ein Ausbauminimum von 4 m. Das würde zumindest einen Begegnungsverkehr mit hier zu erwartenden Fußgängern und Radfahrern ermöglichen; außerdem würde bei einem Ausbau auf 3 m die Asphaltdecke an den Rändern abbrechen und die Wege rasch einen desolaten Zustand aufweisen. Diese Forderung wird zurückgewiesen. Die Baumaßnahme umfasst den Neubau von zwei nicht ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen (BWV Nr. 24 und 26). Sie werden als Ersatz für nicht ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwege, die vom Straßenbauvorhaben betroffen sind, als Wiesenwege in der auch bisher vorhandenen Breite hergestellt. Das genügt nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens den Anforderungen für die Bewirtschaftung der anliegenden landwirtschaftlichen Flächen. Der neue südliche Weg (BWV Nr. 26) wird nur zur Bewirtschaftung eines einzigen landwirtschaftlichen Grundstücks und von Unterhaltungsfahrzeugen des Staatlichen Bauamts Ingolstadt genutzt (vgl. unten C 2.4.2.2.1), der nördliche Weg dient der Erschließung mehrerer landwirtschaftlicher Grundstücke von der Westseite her. Da die Nutzung der Wege durch den Umbau der Kreuzung nicht verändert wird, besteht keine Notwendigkeit, dem Straßenbaulastträger einen gegenüber dem heutigen Bestand umfangreicheren Ausbau der Wege aufzuerlegen. Die Einmündung des Weges BWV Nr. 24 in die Straße „Am Sportplatz“ wurde so ausgestaltet, dass sie auch mit größeren Fahrzeugen problemlos befahrbar ist.

2.3.3.3 Bushaltestellen

Die zunächst am südlichen Anschlussast des Kreisverkehrs Richtung Lenting vorgesehenen Bushaltestellen wurden im Rahmen der Tektur in Abstimmung mit der Gemeinde Hepberg aus dem Planungsbereich herausverlegt. Sie sollen nun nördlich des Kreisverkehrs in der Ortsdurchfahrt der St 2229 situiert werden. Die im Anhörungsverfahren vorgetragene Sicherheitsbedenken gegen die ursprüngliche Planung haben sich damit erledigt.

2.3.3.4 Kreisverkehr

Der für den Anschluss der nördlichen Rampe zur St 2335 an die St 2229 und seine Verknüpfung mit der St 2229, dem Kapellenweg und der Straße „Am Sportplatz“ vorgesehene Kreisverkehr erhält einen Außendurchmesser von 45 m und eine Fahrbahnbreite von 7 m. Die Berechnung der Leistungsfähigkeit hat die Qualitätsstufe „A“ ergeben. Die Befahrbarkeit wurde mit Schleppkurven überprüft. Der vorhandene Geh- und Radweg an der Straße „Am Sportplatz“ wird an die neuen Gegebenheiten angepasst und über Trenninseln über die St 2229 und den Kapellenweg geführt. In der 1. Tektur vom 15.01.2015 ist die von den Betreibern der westlich der St 2229 gelegenen Tankstelle geforderte zusätzliche Ausfahrt von der Tankstelle zum Kreisverkehr nachrichtlich dargestellt. Die Darstellung zeigt, dass eine solche Ausfahrt in den Kreisverkehr integriert werden kann. Die näheren Einzelheiten bleiben den Grunderwerbsverhandlungen und einer vertraglichen Regelung der Sondernutzung vorbehalten.

Gegen die Planung des Kreisverkehrsplatzes haben die Einwender Nr. 2000 umfangreiche Bedenken erhoben. So werde das für die verkehrsdämpfende Wirkung eines Kreisverkehrs maßgebliche erforderliche Ablenkmaß nicht erreicht, und die Knotenpunktszufahrten würden nicht, wie empfohlen, senkrecht auf den Kreismittelpunkt zugeführt. Beides werde zu einer Erhöhung der Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt der St 2229 in Hepberg und eine Erhöhung der Unfallgefahren führen. Es werde unnötig in private Wohn- und Nutzgärten sowie in das Gelände der Tankstelle eingegriffen. Zusätzlich würden Sichtflächen auf dem vollerschlossenen Gartengrundstück der Einwender erforderlich, um die Übersichtlichkeit des Kreisverkehrs zu wahren. Die Gartenausfahrt zum Kapellenweg werde eingeschränkt. Der Kreisverkehr führe zu einer Zunahme der Schadstoffbelastung und der Lärmbelästigung, sowie zu einem erhöhten Aufwand für die Grundstückspflege. Den Einwänden ist insoweit zuzustimmen, als das für die Fahrtrichtung von Hepberg nach dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“, Ausgabe 2006, anzustrebende Ablenkmaß von 8 m nicht erreicht wird, sondern lediglich ein Ablenkmaß von 5,6 m; außerdem wird auch das in dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren angesprochene Ziel nicht erreicht, die Straßenachsen radial auf den Kreismittelpunkt auszurichten. Beide Anforderungen sind wegen der eingeschränkten Platzverhältnisse am südlichen Ortsrand von Hepberg nicht ideal zu erfüllen. Das trifft jedoch auf viele Kreisverkehrsplätze innerhalb von Ortschaften oder in bebauten Bereichen zu. Es handelt sich auch nicht um strikt zu beachtende technische oder rechtliche Vorschriften, sondern um Empfehlungen, die im Rahmen der jeweiligen Planungssituation so gut wie möglich erreicht werden sollen. Wir halten die Abweichungen hier für vertretbar, weil die zulässige

Höchstgeschwindigkeit im Bereich vor dem Kreisverkehr ohnehin auf 50 km/h begrenzt ist. Sämtliche Fahrbeziehungen wurden anhand von Schleppkurven überprüft und sind möglich. Bei der Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes wurde insbesondere darauf geachtet, die notwendigen Eingriffe in die benachbarten privaten Wohngrundstücke und die Tankstelle so weit wie möglich zu reduzieren. Das rechtfertigt auch das Abweichen von den anzustrebenden Planungsparametern des Merkblatts für die Anlage von Kreisverkehren. Eine Steigerung der Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt der St 2229 ist schon wegen der dort geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung nicht zu erwarten. Inwieweit der Kreisverkehr zu einer Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeiten beitragen soll, ist für uns nicht nachvollziehbar. Auch mit dem verminderten Ablenkmaß und der vorgesehenen Gestaltung der Knotenpunktzufahrten stellt der Kreisverkehr eine Unterbrechung des durchgehenden Straßenzugs der St 2229 dar, die eher zu einer Reduzierung der Geschwindigkeiten führen wird, jedoch keinesfalls deren Erhöhung provoziert. Anhaltspunkte für eine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung ergeben sich aus dem Bau des Kreisverkehrsplatzes daher ebenfalls nicht. Zusätzliche Sichtfelder auf dem Grundstück der Einwender Nr. 2000 sind nicht erforderlich. Abgesehen von dem in den Planunterlagen dargestellten erforderlichen Grunderwerb und den damit zusammenhängenden Änderungen an der Einfriedung ergeben sich aus dem Kreisverkehr keine weiteren Einschränkungen für das Grundstück der Einwender Nr. 2000. Die übrigen Argumente richten sich gegen die gewählte Ausbauvariante für den Umbau des Knotenpunkts und wurden bereits oben bei C 2.3.2 bearbeitet.

2.3.3.5 Weitere Vorschläge zum Ausbaustandard

Der Vertreter der Einwender Nr. 2000 hat in seiner E-Mail v. 22.07.2014 weitere Vorschläge zum Ausbaustandard gemacht. So solle für die Ortsdurchfahrt von Hepberg eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet oder ortsgebundene Geschwindigkeitsmessanlagen installiert werden, um die Sicherheit des Kreisverkehrsplatzes zu gewährleisten. Die Brücke über die St 2335 sei zu schmal geplant und solle u. a. wegen der sich abzeichnenden Probleme mit dem Busverkehr in Richtung Hepberg um eine Fahrspur verbreitert werden. Die Autobahnausfahrt Lenting solle höhenfrei ausgebaut werden, außerdem solle eine weitere Autobahnausfahrt zwischen Oberhaunstadt und Lenting errichtet werden, um die Leistungsfähigkeit der umgebauten „Weberkreuzung“ zu gewährleisten. Außerdem solle die Planung der Westumfahrung von Hepberg vorangetrieben werden. Die Vorschläge werden, abgesehen davon, dass sie nicht innerhalb der Auslegungs- und Einwendungsfrist vorgebracht wurden, aus folgenden Gründen nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt:

Die Breite der Brücke über die St 2335 zwischen den Geländern (13,25 m) wurde aus den geltenden Richtlinien abgeleitet. Eine Verbreiterung zugunsten einer Busspur ist schon deshalb nicht sinnvoll, weil es weder in der Ortsdurchfahrt von Hepberg, noch in der Ortsdurchfahrt von Lenting Busspuren gibt, die über die Brücke geführt werden müssten. Sie könnten aus Platzgründen auch nicht eingerichtet werden. Die geforderte Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt von Hepberg steht nicht im Zusammenhang mit der hier planfestgestellten Ausbaumaßnahme. Wir gehen davon aus, dass der Kreisverkehrsplatz auch ohne eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt sicher befahren werden kann. Sollten sich beim Betrieb Probleme ergeben, kann die zuständige Straßenverkehrsbehörde in eigener Zuständigkeit mit geeigneten Maßnahmen darauf reagieren. Der Ausbau der Anschlussstelle Lenting und der Bau einer neuen Autobahnanschlussstelle sind ebenfalls nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Für die Gemeinde Hepberg ist eine Ostumfahrung im Gespräch, die im derzeit gültigen Ausbauplan für Staatsstraßen in der 2. Dringlichkeit enthalten ist. Auch diese Planung kann nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein.

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 Planung wurde darauf geachtet, dass beim Ausbau keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Gestaltung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden. Die überprüften Alternativen waren wegen der fehlenden Leistungsfähigkeit bzw. wegen gravierender Sicherheitsprobleme nicht weiterzuverfolgen, so dass eine konkrete Untersuchung der durch sie verursachten Lärmbelastung nicht erforderlich war.

2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige

schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

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

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

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Realisierbare Alternativen, mit denen der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG besser erfüllt werden könnte, sind nicht ersichtlich (siehe oben C 2.3.2).

2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003). Mit dem Bau zusammenhängende Folgemaßnahmen sind jedoch in eine summative Gesamtbetrachtung der neu gebauten und der geänderten Strecken einzubeziehen (BVerwG, Urteil v. 19.03.2014, 7 A 24.12)

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.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge. Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

2.3.4.1.3 Verkehrslärmberechnung

Für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung wurde eine Hochrechnung der für die Leistungsfähigkeitsberechnungen ermittelten Knotenstrombelastungen verwendet. Wie bereits oben bei C 2.2.2 ausgeführt, handelt es sich dabei um eine zulässige Methode zur Erstellung einer Verkehrsprognose.

Danach sind im Bereich der Kreuzung der Staatsstraßen 2335 und 2229 im Jahr 2025 folgende Verkehrsmengen zu erwarten:

St 2335 westlich: 16.400 Kfz/24 h

St 2335 östlich: 22.900 Kfz/24 h

St 2229 nördlich: 9.000 Kfz/24 h

St 2229 südlich: 10.250 Kfz/24 h.

Für die Schwerverkehrsbelastung der Staatsstraßen wurden gemäß RLS-90, Tabelle 3, 20 % tagsüber und 10 % nachts angesetzt. Das ist nicht zu beanstanden. Die Schwerverkehrsanteile auf der St 2335 liegen derzeit nach der Verkehrszählung 2010 westlich der „Weberkreuzung“ bei 9 % und östlich bei 8,6 %. Auch wenn es sich dabei um den Prozentsatz über 24 h ohne Aufteilung in Tag und Nacht handelt, kann man daraus ableiten, dass die St 2335 jedenfalls nicht von den nach der RLS-90 in Fällen ohne konkrete Verkehrsuntersuchungen anzusetzenden Schwerverkehrsanteilen nach oben hin abweicht. In die Berechnung wurde für die St 2335 die im Planungsbereich festgelegte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h für Pkw und Lkw zugrunde gelegt, für die St 2229 zwischen den Ortschaften Hepberg und Lenting eine Geschwindigkeit von 60 km/h. Die weiteren berücksichtigten Berechnungsgrundlagen sind in der Stellungnahme des Staatlichen Bauamts Ingolstadt vom 05.04.2013 enthalten. Die Überprüfung der schalltechnischen Berechnung durch das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern hat ergeben, dass diese vollständig und plausibel ist (vgl. Ergänzende Stellungnahme des SG 50 vom 09.04.2013).

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG ist die Beurteilung der Lärmauswirkungen eines Straßenbauvorhabens streng anhand der RLS-90 vorzunehmen, um die Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen sicherzustellen (vgl. z. B. BVerwG, Urt. vom 09.06.2010, 9 A 25/09, Rn. 31 – zit. nach Juris).

2.3.4.1.4 Ergebnis

Bei dem planfestgestellten Kreuzungsumbau handelt es sich nicht um den Neubau einer Straße im Sinne von § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV. Es liegt auch keine wesentliche Änderung vor. Der Kreuzungsumbau stellt zwar unstreitig einen erheblichen baulichen Eingriff in die umzubauenden Staatsstraßen und die beiden anzupassenden Ortsstraßen (Kapellenweg und „Am Sportplatz“) dar. Dieser führt

jedoch an den untersuchten Immissionsorten weder zu einer Erhöhung der maßgeblichen Beurteilungspegel um 3 dB(A), noch zu einer Erhöhung auf 60/70 dB(A) oder zu einer weiteren Erhöhung vorhandener Beurteilungspegel von 60/70 dB(A) oder höher. Die untersuchten Immissionsorte sind in der Unterlage 7.1-T mit gelben Markierungen dargestellt, die Berechnungsergebnisse sind in der nachrichtlichen Unterlage 11.1 angegeben. Danach ergeben sich für die meisten Immissionsorte infolge des Straßenausbaus Verringerungen der Beurteilungspegel. Bei drei Immissionsorten ergeben sich geringfügige Steigerungen, die beim Immissionsort 12 bei 0,1 dB(A), beim Immissionsort 14 auf der Südseite bei maximal 1,2 dB(A) und beim Immissionsort 15 bei maximal 0,5 dB(A) liegen. Die Steigerungen liegen daher durchweg weit unter dem Wert von 3 dB(A), ab dem nach der 16. BImSchV von einer wesentlichen Änderung auszugehen ist. An den Gebäuden, bei denen Steigerungen der Lärmbelastung zu erwarten sind, liegen die Beurteilungspegel weit unter der Schwelle von 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) nachts. Beim Immissionsort 26 werden diese Werte zwar sowohl vor dem Ausbau, als auch danach überschritten. Die Baumaßnahme führt aber auch bei diesem Immissionsort zu (geringfügigen) Verminderungen der Beurteilungspegel, so dass auch für dieses Anwesen kein Anspruch auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen infolge des hier planfestgestellten Kreuzungsumbaus besteht.

Ob an einzelnen Gebäuden die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung vorliegen, ist außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu prüfen. Eine gesetzliche Verpflichtung, anlässlich eines Straßenbauvorhabens eine Lärmsanierung durchzuführen, wie der Vertreter der Einwender Nr. 2000 offenbar meint, existiert nicht.

Für die Einwenderin Nr. 2001 wurde eine Erhöhung der Lärmbelastung an ihrem Wohnhaus infolge des Kreuzungsumbaus geltend gemacht. Es handelt sich um den Immissionsort 14, bei dem tatsächlich eine Steigerung der Beurteilungspegel auf der Südseite um 1,2 dB(A) tagsüber und 1,1 dB(A) nachts errechnet wurden. Die für das Wohnhaus heranzuziehenden Grenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) nachts werden künftig noch etwas stärker überschritten, als bisher schon (5,3 dB(A) tagsüber und 4,3 dB(A) nachts). Für einen Anspruch auf Lärmvorsorge fehlt es jedoch an der Steigerung der Beurteilungspegel um 3 dB(A), so dass für das Gebäude im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses keine Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden können. Greifbare Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Berechnung der Lärmimmissionen haben sich im Anhörungsverfahren nicht ergeben. Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern (Technischer Umweltschutz) hat die Berechnungen überprüft und für plausibel befunden.

Eine Untersuchung weiter entfernt liegender Wohngebiete ist nicht erforderlich, weil es sich bei dem planfestgestellten Kreuzungsombau lediglich um eine punktuelle Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Steigerung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Kreuzung handelt. Aus dem Kreuzungsombau selbst ergeben sich keine Erhöhungen der Verkehrsbelastung der beteiligten Staatsstraßen. Die Forderung des Landkreises Eichstätt, Auswirkungen des Bauvorhabens auf die St 2335 bei Wettstetten zu untersuchen, geht daher ins Leere und wird zurückgewiesen. Das gilt auch für die Forderung, dass der Kreuzungsombau erst nach Fertigstellung der Nordumgehung von Gaimersheim verkehrswirksam werden dürfe. Im Übrigen ist der letzte Abschnitt der Nordumgehung von Gaimersheim derzeit bereits im Bau, so dass ohnehin davon auszugehen ist, dass der Kreuzungsombau der Staatsstraßen 2335 und 2229 erst nach der Verkehrsfreigabe verkehrswirksam wird.

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).

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 im Bereich der nächstgelegenen Anwesen überschreiten, sind in Anbetracht der prognostizierten Verkehrsmenge nicht zu erwarten. Infolge der Höhenfreimachung der Kreuzung der Staatsstraßen 2335 und 2229 ist vielmehr davon auszugehen, dass eine Verbesserung der Abgassituation eintreten wird, weil die Leistungsfähigkeit der Kreuzung wesentlich erhöht wird und die derzeit vorhandenen Rückstaus und die Wartezeiten an der signalgeregelten Kreuzung künftig entfallen werden. Der Vorhabensträger hat auf Anforderung des Sachgebiets 50 der Regierung von Oberbayern eine Abschätzung gemäß dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen – MLuS-02“ durchgeführt. Diese hat ergeben, dass die Grenz- und Orientierungswerte für die

untersuchten Schadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub, Kohlenmonoxid, Blei, Schwefeldioxid und Benzol unterhalb der maßgeblichen Beurteilungswerte liegen, bzw. bei Stickstoffdioxid und Feinstaub die Anzahl der Überschreitungen unterhalb der zulässigen Werte liegen wird.

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. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens, insbesondere die zusätzliche Versiegelung von ca. 0,8 ha Bodenflächen.

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.3.5.1 Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne von § 32 BNatSchG sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Im näheren Umfeld des Bauvorhabens sind keine FFH- oder Vogelschutzgebiete vorhanden. Das nächstgelegene FFH-Gebiet „Standortübungsplatz Hepberg“ ist vom Kreuzungsbereich ca. 1 km entfernt. Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets lassen sich ohne nähere Untersuchung sicher ausschließen. Sonstige Schutzgebiete nach § 23 – 29 BNatSchG sind von dem Vorhaben ebenfalls nicht betroffen. Auch nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope werden durch das Bauvorhaben nicht berührt. Im Baubereich vorhandene Hecken und Feldgehölze im Sinne von § 29 BNatSchG i. V. m. Art. 16 BayNatSchG dürfen nach § 16 Abs. 2 BayNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen entfernt und beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die höhere Naturschutzbehörde hat sich in ihrer Stellungnahme vom 08.03.2013 mit der Vorgehensweise einverstanden erklärt, die untere Naturschutzbehörde hat im Anhörungsverfahren keine Bedenken vorgetragen.

Das Artenschutzrecht steht dem Bauvorhaben ebenfalls nicht entgegen:

Für das geplante Bauvorhaben sind folgende Verbotstatbestände zu prüfen:

- Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13

BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

- Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind.
- Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.
- Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen (- eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 S. 2 BNatSchG wurde bisher nicht erlassen -), liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG 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 gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor. Nach dem Urteil des BVerwG vom 14.07.2011, 9 A 12.10 – „Freiberg-Urteil“ - ist § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG jedoch für unvermeidbar mit dem Verlust an Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbundene Beeinträchtigungen von Tieren nicht anzuwenden, da gegen diese Vorschrift insoweit europarechtliche Bedenken bestehen. Solche Verluste werden daher vorsorglich nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG beurteilt.

Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

Der hier planfestgestellte Kreuzungsumbau liegt in einem Bereich, der westlich der St 2229 durch Wohnbebauung und östlich der St 2229 bis zur BAB A 9 durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt ist. Die Flächen eignen sich wegen ihrer räumlichen Lage zwischen zwei zusammenwachsenden Siedlungsbereichen und der Nähe zu stark befahrenen Straßen (Staatsstraßen und Autobahn) nicht als Lebensraum für anspruchsvollere Arten. Der Vorhabensträger hat sich deshalb hinsichtlich des Artenschutzes auf eine Relevanzprüfung beschränkt, was hier keinen Bedenken begegnet. Im Untersuchungsgebiet gibt es weder Nachweise für Pflanzenarten, noch für Säugetier-, Kriechtier-, Amphibien-, Fisch-, Käfer-, Falter- oder Libellenarten, die unter den Anhang IV der FFH-Richtlinie fallen. In den vorhandenen straßenbegleitenden Hecken sind jedoch Vorkommen der Vogelarten Dorngrasmücke, Neuntöter und Turmfalken als potentielle Brutvögel nicht auszuschließen. Durch die vorgesehenen Rodungsmaßnahmen kann es zur vorübergehenden Beanspruchung von potentiellen Brutplätzen kommen. Diese sind jedoch aufgrund der geringen Strukturvielfalt des Untersuchungsraumes von untergeordneter Bedeutung. Vergleichbare Habitats sind in der näheren Umgebung zahlreich vorhanden und werden sich auch auf der künftigen Straßenböschung wieder einstellen. Mit der Schutzmaßnahme S1, die wir in der Auflage A 3.3.2 ausdrücklich festgesetzt haben, wird sichergestellt, dass unmittelbare Schädigungen von Nestern und Eiern vermieden werden.

Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos ist ebenfalls nicht zu erwarten, da der Umbau der Kreuzung nicht zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung der beiden Staatsstraßen führt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass durch das Bauvorhaben keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 BNatSchG erfüllt werden. Eine Ausnahmeprüfung nach Art. 45 Abs. 7 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Diese Auffassung wird von der höheren Naturschutzbehörde geteilt (vgl. Stellungnahme vom 11.01.2013).

2.3.5.2 Naturschutz als öffentlicher Belang/Eingriffsregelung

Beim Bau und der Unterhaltung der Straßen hat der Straßenbaulastträger u. a. den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 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).

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

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

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten.

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 12.1 und 12.2 des Plan-Geheftes beschrieben. Die Flächen im Untersuchungsgebiet werden derzeit etwa zur Hälfte intensiv landwirtschaftlich genutzt, die andere Hälfte ist bebaut. An landschaftlichen Elementen befindet sich im Untersuchungsgebiet lediglich die Straßenhecke auf den Böschungen nördlich und südlich der St 2335. Sie ist 4 bis 12 m breit und hat einen relativ hohen Baumanteil. Die meisten Bäume sind etwa 20 Jahre alt, einige ältere Bäume weisen ein Alter bis zu etwa 50 Jahren auf. Saumstrukturen existieren nicht, weil der Strauchmantel der Hecke bis an die Ackerflächen heranreicht. Der Heckenbereich hat wegen der vorhandenen Störungen durch den Straßenverkehr und der relativ strukturarmen Umgebung eine geringe Bedeutung als Lebensraum. Für das Landschaftsbild stellen die Hecken zweifellos eine Bereicherung dar. Sie dienen der Einbindung der Straße und stellen ein optisches Gegengewicht zu den Siedlungsflächen und den landwirtschaftlich

genutzten Flächen dar. Besondere Bedeutung für die Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit, sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft im Sinne von § 1 Abs. 4 BNatSchG kommt den Heckenstrukturen jedoch nicht zu. Für die Baumaßnahme müssen Ackerflächen überbaut und versiegelt werden, außerdem werden Straßenhecken überbaut. Zur Minimierung der Eingriffe wurde darauf geachtet, die Planung auf das technische notwendige Maß zu beschränken. Eine Verringerung der Planungsparameter würde zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen und ist deshalb nicht möglich. Als Minimierungsmaßnahmen sind zusätzlich die Schutzmaßnahme S 1 und die Gestaltungsmaßnahmen G 1 und G 2 zu nennen. Weitere geeignete Minimierungsmaßnahmen sind nicht ersichtlich. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen verbleiben folgende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft:

- Überbauung von 3,3 ha Fläche, davon werden 2,1 ha neu in Anspruch genommen und 0,7927 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche neu versiegelt.

Diese Eingriffe werden durch den notwendigen Straßenbau verursacht und sind nicht zu vermeiden. Die Eingriffe sind ausgleichbar, jedenfalls ersetzbar.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind trotz der Notwendigkeit, Teile der Straßenhecke zu entfernen, unter Berücksichtigung der beiden Gestaltungsmaßnahme G 1 und G 2 nicht zu erwarten. Das Überführungsbauwerk der St 2229 über die tiefer zu legende St 2335 wird in höhengleicher Bauweise errichtet. Die optische Wahrnehmung der Straßenanlagen ändert sich daher nicht wesentlich. Außerdem ist der visuell erlebbare Raum zwischen dem Ortsrand von Hepberg und der BAB A 9 sehr klein und stark durch die Straßenbauten vorgeprägt. Die Wahrnehmung der Gehölzbeseitigung für die Baumaßnahmen an der Staatsstraße wird durch die benachbarte geschlossene Autobahnhecke verringert.

Zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs für die Eingriffe hat das Staatliche Bauamt Ingolstadt die zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben („Gemeinsame Grundsätze“) herangezogen. Danach ergibt sich ein Kompensationsbedarf von insgesamt 0,2379 ha. Dieser dient der Kompensation der Versiegelung. Die verbleibenden Eingriffe in das Landschaftsbild können durch die Gestaltung und Eingrünung der neuen Anlage im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen mittelfristig wieder hergestellt und damit vollständig kompensiert werden, so dass kein zusätzlicher Ausgleich erforderlich ist.

Die Kompensation erfolgt durch die Maßnahme E 1, die eine Funktionsverbesserung der Niederung des Lentinger Bachs durch Entwicklung von feucht geprägten

Lebensräumen, die Extensivierung einer Wirtschaftswiese und die Anlage von zwei feuchten Geländemulden vorsieht. Sie soll auf dem insgesamt 1,099 ha großen Grundstück Flur-Nr. 357, Gmkg. Lenting, realisiert werden, das der Vorhabensträger bereits erworben hat. Auf dem Grundstück sind Kompensationsmaßnahmen für den Neubau der Anschlussäste der St 2335 an Gewerbeflächen in Lenting vorgesehen, der Rest soll als Ökokonto für andere Kompensationserfordernisse dienen.

Die untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Eichstätt hat keine Einwände gegen die Behandlung der Eingriffsregelung in den Planunterlagen und die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen erhoben; die höhere Naturschutzbehörde hat den Maßnahmen zugestimmt.

Die Eingriffe werden durch die vorgesehenen Maßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG kompensiert. Eine Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Die festgesetzten Auflagen sind zum Schutz der Belange von Natur und Landschaft erforderlich (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Der Entscheidungsvorbehalt in Ziff. A 3.3.4 beruht auf Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG. Die Belange der Landwirtschaft wurden bei der Dimensionierung der Ausgleichsmaßnahmen und bei der Auswahl der Flächen soweit wie möglich berücksichtigt.

Nach § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde den erforderlichen Unterhaltungszeitraum für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Zulassungsbescheid festzusetzen. Bei staatlichen Vorhabensträgern gilt nach § 10 Abs. 3 der Bayer. Kompensationsverordnung vom 07.08.2013, GVBl S. 517 – BayKompV - die in den vorhergehenden Absätzen beschriebene zeitliche Begrenzung nicht. Die BayKompV ist zwar für dieses Planfeststellungsverfahren nicht anzuwenden (§ 23 Abs. 1 BayKompV), aus der Regelung in ihrem § 10 Abs. 3 lässt sich jedoch allgemein ableiten, dass jedenfalls bei staatlichen Eingriffen die dauerhaft erforderlichen Pflegemaßnahmen so lange durchgeführt werden müssen, wie der Eingriff wirkt und sie zur Aufrechterhaltung des angestrebten Entwicklungsziels erforderlich sind. Da das hier einen sehr langen Zeitraum umfassen kann, haben wir uns für den Fall künftiger Rechtsänderungen eine Änderung dieser Auflage vorbehalten.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das

Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Das Naturschutzrecht steht der Baumaßnahme daher nicht entgegen.

2.3.6 Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis

Wasserrechtliche Entscheidungen, die von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erfasst würden (z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern o. ä.), sind für die genehmigten Baumaßnahmen nicht erforderlich.

Das im Einschnitt der tiefer zu legenden St 2335 anfallende Straßenoberflächenwasser kann nicht vor Ort versickert werden. Es wird zusammen mit dem auf der Brücke anfallenden Niederschlagswasser und der hinter den Stützbauwerken verlaufenden Sohlentwässerung künftig über das südliche Bankett in die Straßenmulde eingeleitet und über Einlaufschächte der darunter liegenden Sammelleitung zugeführt. Von dort gelangt es in das Regenrückhalte- und Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider, das im südöstlichen Quadranten der Kreuzung der beiden Staatsstraßen errichtet wird (BWV Nr. 31). Für die Entleerung des Beckens ist ein Drosselbauwerk mit Hochwasserüberlauf vorgesehen, zusätzlich wird das Becken mit einem Notüberlauf ausgestattet. Das gesammelte Niederschlagswasser wird dann gedrosselt über eine Transportleitung dem Regenrückhaltebecken der Autobahndirektion Südbayern an der AS Lenting-Kösching zugeführt. Da das Regenrückhaltebecken an der Autobahn, für das eine wasserrechtliche Erlaubnis vom 14.01.1982 existiert, nach den Feststellungen des Wasserwirtschaftsamts Ingolstadt in seiner Stellungnahme vom 23.04.2013 auch für die zusätzlich anfallenden Niederschlagsmengen (gedrosselt auf 50 l/s) ausreichend groß dimensioniert ist, ist keine neue wasserrechtliche Erlaubnis hierfür erforderlich. Die Autobahndirektion Südbayern hat ihre zunächst erhobenen Bedenken gegen die vorgesehene Einleitung von Oberflächenwasser aus der umgebauten Kreuzung der Staatsstraßen 2335 und 2229 mit E-Mail vom 19.05.2014 für erledigt erklärt. Die Einzelheiten sind in einer Nutzungsvereinbarung zwischen dem Staatlichen Bauamt Ingolstadt und der Autobahndirektion Südbayern zu regeln (vgl. Stellungnahme des Staatlichen Bauamts Ingolstadt zu der Stellungnahme der Autobahndirektion Südbayern, Ziff. 6.). Der Drosselabfluss aus dem Regenrückhaltebecken in den Vorfluter des Wasserverbands Straß und Winkeläcker wird nicht verändert.

Das auf der Rampe Nord anfallende Niederschlagswasser wird über das Bankett und die Böschung versickert. Eine wasserrechtliche Erlaubnis ist nicht erforderlich. Im Anhörungsverfahren geäußerte Bedenken gegen die Entwässerung der Rampen über das Bankett und die Böschungen sind unbegründet, da die Straße in die Innenflächen der Verbindungsrampen entwässert. Eine Vernässung der außen

liegenden landwirtschaftlichen Flächen durch die Zuleitung von Straßenoberflächenwasser ist daher nicht zu erwarten.

Das auf den Straßenflächen und den zugehörigen Seitenflächen der St 2335 zwischen Bau-km 0+430 und 0+650 anfallende Niederschlagswasser wird über eine Versickermulde in den Untergrund eingeleitet. Die vorgesehene Einleitung in das Grundwasser ist gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattung wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die Gestattung kann gemäß § 15 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden, da für die Entwässerung der Staatsstraße ein öffentliches Interesse besteht. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 12 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt hat die vorgesehene Entwässerung geprüft und ihr bei Beachtung der festgesetzten Auflagen zugestimmt. Die vom Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt vorgeschlagene Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis haben wir nicht in den Auflagenkatalog aufgenommen. Der Bestand und Betrieb der Staatsstraßen liegt im öffentlichen Interesse. Die geordnete Abführung des darauf anfallenden Niederschlagswassers ist erforderlich, solange die Straßenanlage existiert. Die Befristung ist für die Straßenentwässerung zudem nicht üblich, so dass die rechtzeitige Antragstellung für eine Verlängerung, bzw. Neuerteilung leicht übersehen werden kann. Das würde dazu führen, dass sich das dann zuständige Personal des Staatlichen Bauamts Ingolstadt ordnungswidrig verhalten würde (§ 103 Abs. 1 Nr. 1 WHG) oder gar der Betrieb der Straßen wegen des Ablaufes der Erlaubnis vorübergehend eingestellt werden müsste. Darüber hinaus besteht für eine Befristung - zumindest bei öffentlichen Trägern der Entwässerungsanlagen - kein Bedürfnis, da die Erlaubnis nach § 18 WHG ohnehin frei widerruflich ist und Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 Abs. 1 WHG auch nachträglich möglich sind, wenn sie sich zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen für andere als erforderlich erweisen. Das Landratsamt Eichstätt hat in seiner Stellungnahme vom 14.01.2015 als Wasserrechtsbehörde das Einvernehmen erteilt (§ 19 Abs. 3 WHG). Es hält bei unbefristeten Erlaubnissen einen Auflagenvorbehalt für erforderlich für den Fall, dass die bewachsene Oberbodenschicht ihre Filterfunktion nicht mehr ausreichend erfüllt. Wir haben ihn daher unter A 0 in den Bescheidstext aufgenommen. Der darüber hinaus vom Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt vorgeschlagene allgemeine Auflagenvorbehalt ist jedoch weder erforderlich, noch nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG zulässig, weil mit den

vorliegenden Unterlagen eine abschließende Entscheidung über die heute erforderlichen Auflagen möglich ist.

2.3.7 Landwirtschaft

Für das Straßenbauvorhaben werden in erheblichem Umfang Flächen beansprucht, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere An- bzw. Durchschneidungen, 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. Umwege entstehen nicht, da die vom Bauvorhaben betroffenen öffentlichen Feld- und Waldwege in angepasster Lage wieder errichtet werden. Die Erreichbarkeit der Grundstücke ist zu sichern (vgl. Auflage A 3.4.2).

Der Flächenbedarf für das Bauvorhaben umfasst 21.750 m² bisher landwirtschaftlich genutzter Fläche. Zusätzlich wurde eine 10.990 m² große, bisher als Wiese genutzte Fläche für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen erworben, die mit einer Fläche von 2.379 m² für das planfestgestellte Bauvorhaben genutzt wird. Weitere 11.362 m² landwirtschaftlich genutzter Fläche werden vorübergehend für die Bauzeit in Anspruch genommen. Der vorgesehene Ausbaustandard ist im Hinblick auf die Verkehrsprognose und den hohen Güter- und Schwerverkehrsanteil erforderlich. Eine andere Ausbauvariante, die einen geringeren Landverbrauch zur Folge hätte, kann aus den bei C. 2.3.2 dargelegten Erwägungen nicht realisiert werden. Auch auf die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen kann nicht verzichtet werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Eingriffsregelung (oben C. 2.3.5.2) ergibt. Bei der für die Kompensationsmaßnahme E 1 vorgesehenen Fläche handelt es sich nicht um wertvolles Ackerland, sondern um eine Wiese. Die agrarstrukturellen Belange wurden bei der Auswahl der Fläche beachtet. Die Fläche wurde auch schon erworben. Der Vorschlag des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, die auf den neuen Böschungen vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen auf die Berechnung der Kompensationsflächen anzurechnen ist nicht umsetzbar, weil es sich dabei um Maßnahmen zur landschaftsgerechten Einbindung der Straßen handelt. Die Eingriffe in den

Naturhaushalt können damit nicht kompensiert werden, da die sehr straßennahen Flächen auf den Böschungen hierfür nicht geeignet sind. Die Grenzabstände nach Art. 48 AGBGB gelten nicht für Bepflanzungen längs einer öffentlichen Straße (Art. 50 Abs. 1 AGBGB). Bei der Bepflanzung der Böschungen ist aber darauf zu achten, dass die anliegenden landwirtschaftlich genutzten Flächen nicht erheblich durch Schattenwurf beeinträchtigt werden, was durch die Auflage A 3.4.3 gesichert wird.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind infolge des Straßenbauvorhabens nicht zu erwarten (vgl. unten C 2.4.2.2.1)

Waldflächen werden durch das geplante Bauvorhaben nicht berührt.

2.3.8 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das „Ob und Wie“ der erforderlichen Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Die Kostentragung richtet sich i. d. R. nach bestehenden oder noch abzuschließenden Nutzungsverträgen bzw. nach dem TKG. Hinsichtlich der notwendigen Verlegung des Mischwasserkanals der Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt Nord (BWV Nr. 36) hat der Vertreter des Vorhabensträgers im Erörterungstermin erklärt, dass für diesen bisher kein Gestattungsvertrag existiere, die Kosten müsse daher das Bauamt tragen. Die Einzelheiten, auch hinsichtlich der Ausschreibung der Kanal- und der Straßenbaumaßnahmen, würden vor der Durchführung der Baumaßnahme vertraglich geregelt. Die von der Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt Nord und der Autobahndirektion Südbayern kritisierten Fehler bei der Darstellung und Benennung von Leitungen im Lageplan und im Bauwerksverzeichnis wurden mit der 1. Tektur vom 15.01.2015 korrigiert. Die von der Deutschen Telekom AG angeregte Umplanung der Straßenbaumaßnahme mit dem Ziel, dass die vorhandenen Anlagen der Telekom nicht verändert oder verlegt werden müssten, ist angesichts der vorhandenen Zwangspunkte und der zu beachtenden Planungsparameter nicht möglich. Da sich die Leitungsträger im Übrigen mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Die Einzelheiten der Bauausführung können in den Spartengesprächen geklärt werden. Auf die Regelungen unter A 3.1 wird verwiesen.

2.3.9 Sonstige öffentliche Belange

2.3.9.1 Denkmalpflege

Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden durch die Straßenplanung nicht berührt. Der Straßenausbau quert nach den Feststellungen des Bayer. Landesamts für Denkmalpflege auch keine bekannten Bodendenkmäler. Allerdings befinden sich in der Nähe der Baumaßnahme bekannte Bodendenkmäler, so dass das Risiko bisher unbekannte Bodendenkmäler zu zerstören, als sehr hoch eingeschätzt wird.

Das Bauvorhaben konnte unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die Gefahr, bisher unbekannte Bodendenkmäler anzutreffen, hat 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. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen bei dieser Sachlage den Belangen des Denkmalschutzes vor. Wir verweisen auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C. 2.2 dieses Beschlusses.

Sollten im Zuge der Bauausführung 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 für eventuelle Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A. 3.1.7 und 3.5.1 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen 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, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

2.3.9.2 Belange der Gemeinden

Die Gemeinde Hepberg hat zu der zunächst vorgeschlagenen Verlegung des Kreisverkehrs nach Südosten im Erörterungstermin erklärt, dass sie der Planung

des Staatlichen Bauamts nun zustimmt. Die Vorschläge zur Verkehrsführung während der Bauzeit werden – wie vom Vorhabensträger zugesagt, und in der Auflage A 3.2.1 geregelt - im Rahmen einer Verkehrsbesprechung unter Beteiligung der betroffenen Kommunen, zu denen auch die Gemeinde Stammham gehört, geklärt. Der Forderung nach einer Beweissicherung für die als Umleitungsstrecken dienenden Gemeindestraßen sind wir mit der Auflage 3.2.2 nachgekommen. Die Einmündung der Straße „An der Klausen“ in die St 2335 liegt deutlich außerhalb des Planungsbereiches, so dass eine evtl. künftig erforderliche Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses zu regeln ist. Die von der Gemeinde Hepberg angeregte Errichtung eines Pendlerparkplatzes steht nicht im Zusammenhang mit dem hier planfestgestellten Kreuzungsumbau. Der Vorhabensträger hat jedoch im Erörterungstermin erklärt, dass dafür inzwischen eine Lösung gefunden worden sei.

Andere öffentliche Belange, die durch den Kreuzungsumbau berührt sein könnten, sind nicht ersichtlich und wurden im Anhörungsverfahren nicht geltend gemacht.

2.4 Private Einwendungen

2.4.1 Allgemeine Bemerkungen

2.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden 15.930 m² Fläche aus Privateigentum benötigt. 5.540 m² privater Grundstücksflächen werden vorübergehend für die Durchführung der Bauarbeiten in Anspruch genommen. Die übrigen Flächen betreffen Grundstücke der Gemeinde Lenting. Das Grundstück, auf dem die Maßnahme E 1 realisiert werden soll, wurde bereits erworben und deshalb in der 1. Tektur vom 15.01.2015 aus den Grunderwerbsunterlagen gestrichen. Die konkret benötigten Flächen sind in den Unterlagen 14.1-T und 14.2.1-T dargestellt, darauf wird verwiesen.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum können durch schonendere Gestaltung des Kreuzungsausbaus o. ä. nicht verringert werden. Darauf sind wir bereits oben bei der Prüfung der Planungsvarianten (C 2.3.2) und bei der Behandlung des Ausbaustandards (C 2.3.3) näher eingegangen. Z. T. wird das Thema im Folgenden bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen noch eingegangen. Eine weitergehende Reduzierung des Flächenbedarfs ist nicht möglich, ohne die mit der Ausbaumaßnahme verfolgten Ziele zu verfehlen.

Für einen landwirtschaftlichen Betrieb wurde vorgetragen, dass neben den unvermeidbar mit dem Grundverlust einhergehenden Beeinträchtigungen in der künftigen Bewirtschaftung der Felder die Existenzfähigkeit des Betriebes gefährdet werde.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Betrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Der Betriebs- bzw. Unternehmensgewinn errechnet sich im Rahmen der Buchführung als Differenz aus Ertrag und Aufwand, im Rahmen einer Planungsrechnung aus dem Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich landwirtschaftlicher Nebeneinkünfte abzüglich der Festkosten. Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der jährliche Gewinn des landwirtschaftlichen Unternehmens so hoch sein, dass nach Abzug der konsumptiven Entnahmen (Lebenshaltung, Steuern, Versicherungen u. a.) eine Eigenkapitalbildung von 5000 - 8.000 €/Jahr verbleibt. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich, sie ist unter anderem von der Betriebsgröße abhängig. Von einem existenzfähigen Betrieb kann man ab einem Jahresgewinn von rund 30.000 – 35.000 € ausgehen (Quelle: Buchführungsergebnisse 2009/2010).

Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter die genannten Beträge ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn, bzw. die Eigenkapitalbildung an die jeweilige Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen. Betriebe, die bereits vorher unter dieser Schwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenzgrundlage dar. Die Prüfung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde darf aber - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - nicht die Augen vor einer Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, die dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine - immerhin - eingeschränkte Existenzgrundlage sichert, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt (BVerwG vom 14.4.2010 Az. 9 A 13/08). Derartige Fälle gibt es im vorliegenden Verfahren nicht.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass vorhabensbedingte Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen einen gesunden landwirtschaftlichen

Vollerwerbsbetrieb nicht in seiner Existenz gefährden können (vgl. BVerwG vom 14.04.2010, 9 A 13.08 – juris, Rn. 27).

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u. U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen, eine Existenzgefährdung konnte nach den beschriebenen Maßstäben nicht festgestellt werden (vgl. unten C 2.4.2.2.1).

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.

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.

Lärmschutzauflagen können nicht festgesetzt werden, weil der Straßenausbau keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV darstellt und damit keine Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärmvorsorgemaßnahmen besteht (C. 2.3.4.1.4).

2.4.1.3 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.

2.4.1.4 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Bereitstellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

2.4.1.5 Vertretungskosten

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

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß Art. 40 Abs. 2 BayStrWG und 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 Art. 80 BayVwVfG 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 weisen darauf hin, dass die Einwender mit Verschlüsselungsnummern angegeben werden. Den Einwendungsführern, bzw. ihrer anwaltschaftlichen Vertretung wird die Entschlüsselung mit der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gegeben.

Wie bereits ausgeführt, wurden die privaten Einwendungen auch im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange mitbetrachtet, auf die entsprechenden Ausführungen unter C 2.3 wird verwiesen. Im Folgenden gehen wir nur noch auf die individuellen Einwendungen ein, die dort noch nicht berücksichtigt wurden.

2.4.2.1 Mandanten der Kanzlei Nüsslein, Sättler und Kollegen

2.4.2.1.1 Einwender 2002 – 2005

Die Einwender 2002 – 2005 sind als Miteigentümer des Grundstücks Flur-Nr. 276/66, Gmkg. Hepberg, bzw. als Betreiber einer Tankstelle bzw. eines Handels- und Reparaturbetriebs mit Werkstatt für Kraftfahrzeuge von dem Bauvorhaben betroffen. Aus dem insgesamt 4.512 m² großen Grundstück werden 110 m² dauerhaft und 600 m² vorübergehend für die Baumaßnahme benötigt. Neben der Kritik an der Notwendigkeit der Baumaßnahme, auf die wir bereits oben bei der Planrechtfertigung (C. 2.2) und der Alternativenprüfung (C. 2.3.2) eingegangen sind, befürchten die Einwender infolge der schlechteren Erkennbarkeit und Erreichbarkeit infolge der Tieferlegung der St 2335 eine Existenzgefährdung für die Betriebe. Sie fordern für den Fall der Realisierung des Bauvorhabens großformatige Hinweistafeln auf die Tankstelle und den Kfz-Betrieb im Bereich der Autobahnausfahrt, die Errichtung eines Werbepylons auf dem Grundstück der Einwender, die Versetzung der Preistafel, den Verzicht auf die Bepflanzung an der St 2335 im Sichtbereich der Tankstelle, Erstattung von Aufwendungen für die Verlegung der Luft-Wasser-Insel der Tankstelle, einer Oldtimer-Insel, Fahnenmasten und Bepflanzungen, eine platzsparende und verkehrssichere Gestaltung der Grundstücksgrenze, die sichere

Befahrbarkeit des Kreisverkehrs auch für große Lkw, Hinweisschilder während der Bauzeit, Entschädigung für Einnahmeausfälle während der Bauzeit, eine Beweissicherung für möglicherweise durch die Bauarbeiten auftretende Schäden und die Zurverfügungstellung einer Ersatzfläche. Mit Schreiben vom 02.06.2014 hat der Vertreter der Einwender insbesondere die Forderung nach einer Ausfahrt vom Betriebsgelände zum Kreisverkehrsplatz thematisiert.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme zu der Einwendung erklärt, dass er für die maßnahmebedingte Versetzung und Anpassung von bestehenden Anlagen die Kosten trägt. Eine Versetzung der Preistafel ist jedoch infolge der Straßenbaumaßnahme nicht erforderlich, zumal der Geh- und Radweg mit der 1. Tektur noch etwas näher an die St 2335 gerückt werden konnte. Den Forderungen zur Anpassung der Grundstückseinfriedung und zur Herstellung der Verkehrssicherheit ist der Vorhabensträger in der 1. Tektur vom 15.01.2015 nachgekommen (BWV Nr. 60 – 62). Die Ausfahrt von dem Tankstellengelände zum Kreisverkehr soll im Rahmen eines Sondernutzungsvertrages im Zusammenhang mit dem Grunderwerb für das Straßenbauvorhaben geregelt werden. Damit haben sich die Einwender einverstanden erklärt (vgl. Schreiben der Kanzlei Nüsslein, Sättler und Kollegen an das Staatliche Bauamt Ingolstadt vom 22.09.2014). Die Ausfahrt ist in den tektierten Unterlagen nachrichtlich dargestellt. Die Erreichbarkeit der Tankstelle wird über den Kreisverkehr sichergestellt, und u. E. gegenüber der bestehenden Situation eher verbessert, jedenfalls nicht verschlechtert. Während der Bauzeit ist die Erreichbarkeit so gut wie möglich zu gewährleisten (vgl. Auflage A 6.1), ein gewisses Maß an Behinderungen ist jedoch nicht auszuschließen und muss hingenommen werden. Die Hinweisbeschilderung während der Bauzeit und die Rücksichtnahme bei der Bepflanzung auf die Sichtbarkeit des von den Einwendern geplanten Werbepylons haben wir ebenso wie die Beweissicherung in den Auflagen 6.1 bis 6.4 geregelt. Die Errichtung des Werbepylons selbst kann dem Straßenbaulastträger jedoch nicht auferlegt werden. Abgesehen davon, dass es sich dabei nicht um einen Straßenbestandteil handelt, der Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sein könnte, besteht auch kein Anspruch der Einwender 2002 – 2005 darauf, einen Ausgleich für alle Nachteile zu erhalten, die sich möglicherweise aus dem Straßenbauvorhaben ergeben. Art. 14 GG schützt zwar auch den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Er schützt jedoch grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit des Eigentums und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Enttäuschte Hoffnungen, Chancen oder der Verlust von reinen Lagevorteilen sind nicht entschädigungspflichtig. Das gilt auch für die infolge der Änderung der Straßenanlage möglicherweise eintretende Verringerung der Kundenfrequenz. Auf

die Beibehaltung der bestehenden Situation an einer höhengleichen Kreuzung haben die Einwender keinen Rechtsanspruch (Art. 17 Abs. 1 BayStrWG). Alternative Werbemaßnahmen, die evtl. entstehende Nachteile wieder ausgleichen sollen, sind Sache des Unternehmers. Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin erklärt, im Baugenehmigungsverfahren auf die Anbauverbotszone nach Art. 23 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayStrWG zu verzichten. Die weiteren Voraussetzungen für die Erteilung einer Baugenehmigung für einen Werbepylon sind im baurechtlichen Verfahren zu klären. Unabhängig davon, ob der Blick von der AS Lenting-Kösching auf die Tankstelle und den Kfz-Betrieb derzeit ungehindert möglich ist oder nicht, werden die durch die Baumaßnahme entstehenden Nachteile jedenfalls durch die Auflagen 6.2 und 6.3 soweit wie möglich minimiert. Ein Anspruch auf weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit des Betriebs besteht darüber hinaus nicht. Das gilt auch für die Forderung nach einer großformatigen Hinweisbeschilderung auf die Tankstelle und den Kfz-Betrieb für die Zeit nach Abschluss der Bauarbeiten. Hierzu hat sich der Vorhabensträger zu einer StVO-konforme Hinweisbeschilderung mit den Zeichen 361-5 (Tankstelle) und 359 (Pannenhilfe) bereit erklärt, damit kommt er dem Anliegen der Einwender soweit wie möglich entgegen. Großformatige Werbeschilder sind zudem an freien Strecken öffentlicher Straßen nach § 33 Abs. 1 Nr. 3 StVO nicht zulässig.

Die Forderung nach Tauschland und auf Ersatz von Einnahmeausfällen für die geplante Totalsperrung ist im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu klären und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen für den Gewerbebetrieb der Einwender 2002 – 2005 sind nicht so erheblich, dass sie sich gegen das öffentliche Interesse am Ausbau der Kreuzung der St 2335 und der St 2229 durchsetzen könnten. Die Belastungen sind so weit wie möglich minimiert.

2.4.2.1.2 Einwenderin 2001

Die Einwenderin ist als Eigentümerin des Grundstücks Flur-Nr. 347/1, Gmkg. Hepberg, von dem Bauvorhaben betroffen. Aus dem 882 m² großen Grundstück wird eine Teilfläche von 60 m² für den Bau des Geh- und Radwegs im Bereich der Einmündung der Straße „Am Sportplatz“ in die St 2229 nördlich des Kreisverkehrs benötigt. Die Einwenderin befürchtet infolge des Straßenbaus Lärmimmissionen und Erschütterungsschäden an ihrem Haus. Sie fordert, bei der Anpassung von Gartenmauer und Gartenbegrenzung auf ein gleichmäßiges optisches Bild zu achten, die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen, ein Beweissicherungsverfahren

zur Feststellung von Schäden durch die Bauarbeiten und eine Entschädigung für die Wertminderung des Wohnhausgrundstücks.

Zu den geltend gemachten Einwendungen hinsichtlich der Notwendigkeit der Baumaßnahme und der Alternativen verweisen wir auf die entsprechenden Ausführungen bei C. 2.2 und 2.3.2, der fehlende Anspruch auf Lärmschutzmaßnahme ist bei C. 2.3.4.1.4 behandelt (IO 14). Die Beweissicherung ist in der Auflage A 6.4 geregelt. Auf die Grundinanspruchnahme für die Verlegung des Geh- und Radwegs kann nicht verzichtet werden; sie betrifft einen Randstreifen aus dem Grundstück. Die Anpassung der Einfriedung an die neuen Verhältnisse erfolgt auf Kosten des Vorhabensträgers (vgl. BWV lfd. Nr. 55). Im Erörterungstermin hat der Vorhabensträger erklärt, dass eine völlige Neuerrichtung der Grundstückseinfriedung durch die Baumaßnahme nicht veranlasst sei, zumal sie auch heute kein einheitliches Erscheinungsbild habe. Er hat aber zugesagt, die Stelle, an der die neue Einfriedung an die vorhandene anschließt, mit der Einwenderin abzustimmen. Damit kommt er der Forderung, ein optisch ansprechendes Erscheinungsbild der Grundstückseinfriedung herzustellen, u. E. ausreichend nach. Weitere Entscheidungen hierzu sind nicht erforderlich. Der Vorhabensträger hat der Einwenderin 2001 unter Beteiligung der Gemeinde Hepberg inzwischen eine Tauschfläche für die Grundabtretung angeboten, die sich durch die Verlegung des Geh- und Radwegs an die Straße Am Sportplatz ergeben hat und sich in direktem Anschluss an das Grundstück der Einwenderin befindet.

Die durch die Grundabtretung und die geringfügige Erhöhung der Lärmbelastung für das Anwesen der Einwenderin entstehenden Nachteile, sowie die Beeinträchtigungen während der Bauzeit sind gegenüber dem öffentlichen Interesse am planfestgestellten Straßenbauvorhaben nachrangig, die Nachteile sind soweit wie möglich minimiert. Grunderwerbs- und Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses (vgl. oben C 2.4.1.1).

2.4.2.2 Mandanten der Kanzlei Meidert & Kollegen

2.4.2.2.1 Einwender 2102

Der Einwender 2102 ist als Eigentümer des Grundstücks Flur-Nr. 186, Gmkg. Lenting, von dem Bauvorhaben betroffen. Aus dem insgesamt 26.727 m² großen, als Acker genutzten Grundstück werden insgesamt 9.900 m² dauerhaft und 3.700 m² vorübergehend für die Baumaßnahme benötigt. Die überplanten Teilflächen des Grundstücks werden insbesondere für den Bau der südliche Verbindungsrampe von der St 2229 zur St 2335 und für die Anpassung der St 2335 an die neuen Verhältnisse gebraucht. Der Einwender macht geltend, dass durch die Grundinanspruchnahme die Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebs gefährdet

würde und verlangt, auf die südliche Auffahrtsrampe zu verzichten, alternativ einen großen Kreisverkehr zu errichten. Zumindest solle die Rampe geringer dimensioniert und nach Norden verschoben werden. Dadurch könnten unwirtschaftliche Restflächen vermieden werden. Zudem sei auf die Bepflanzung der Böschung mit hochwüchsigen Pflanzen zu verzichten. Die geplanten öffentlichen Feld- und Waldwege müssten 4 m breit gebaut werden und die Böschungen dürften nicht in sein Grundstück entwässern. Das Wasser müsse in Gräben gesammelt und abgeführt werden.

Die vom Vorhabensträger in seiner Stellungnahme angestellte Berechnung der Existenzfähigkeit des Betriebes wurde aufgrund weiterer Unterlagen, die der Einwender nach dem Erörterungstermin übersandt hat, überarbeitet. Unter Berücksichtigung langfristig gepachteter Flächen stehen dem Betrieb insgesamt 22,3196 ha Flächen zur Verfügung. Davon entfallen ca. 9.695 m² auf Waldflächen. Der Flächenbedarf für die Straßenbaumaßnahme umfasst daher rd. 4,48 % der zur Verfügung stehenden landwirtschaftlich genutzten Flächen (Acker und Grünland). Damit liegt der Flächenentzug unterhalb der von den Verwaltungsgerichten als unkritisch bewerteten Grenze von 5 %. Es ist davon auszugehen, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb Einnahmeausfälle, die auf einen solchen Flächenentzug zurückzuführen sind, abfedern kann ohne in seiner Existenz gefährdet zu sein.

Gleichwohl wird durch das Straßenbauvorhaben erheblich in das Grundeigentum des Einwenders 2102 eingegriffen. Diese Eingriffe sind jedoch im öffentlichen Interesse erforderlich und nicht weiter minimierbar.

Ein Verzicht auf die südliche Rampe ist nicht möglich, weil die Kreuzung der Staatsstraßen dann nicht ausreichend leistungsfähig wäre. Darauf sind wir oben bei C. 2.3.2.4.3 bereits eingegangen. Zur Forderung nach einem Kreisverkehr verweisen wir ebenfalls auf die Variantenprüfung (insb. C. 2.3.2.4.1) Auch für eine Verringerung der Dimensionierung der Rampe und eine Verschiebung besteht kein Spielraum, da sie dazu führen würde, dass die zulässigen Trassierungsparameter unterschritten würden, was die Verkehrssicherheit beeinträchtigen würde. Die Forderung nach Verbreiterung des entlang des restlichen Grundstücks des Einwenders 2102 geplanten öffentlichen Feld- und Waldwegs widerspricht der gleichzeitigen Forderung nach Minimierung der Flächeninanspruchnahme. Wir sehen aber auch keine Notwendigkeit, dem Vorhabensträger hier eine breitere Ausführung der Wege vorzuschreiben, wie oben bei C. 2.3.3.2 erläutert. Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme zu der Einwendung ausgeführt, dass auf den Weg an der Nordseite des Grundstücks Flur-Nr. 186 verzichtet werden könnte, wenn er aus Sicht des Einwenders 2101 für die Bewirtschaftung des Grundstücks nicht gebraucht würde. Mit E-Mail vom 17.10.2014 hat uns das Staatliche Bauamt Ingolstadt jedoch

inzwischen mitgeteilt, dass auf den Weg nicht verzichtet werden kann, weil er auch für die Unterhaltungsarbeiten an der Rampe und der St 2335 für den Betriebsdienst benötigt wird. Die Prüfung hat ergeben, dass die Unterhaltung der südlichen Böschungsfläche und der entlang des Böschungsfußes verlaufenden Entwässerungsanlage mit Mulde, Entwässerungsleitung vom Regenrückhaltebecken und Kontrollschächten aus Gründen der Verkehrssicherheit wegen des sehr hohen Verkehrsaufkommens nicht vom den ohnehin schon sehr kurzen Verflechtungsstreifen aus durchgeführt werden kann. Außerdem kommen in einem Teilbereich des Weges die Kontrollschächte des zu verlegenden Mischwasserkanals des Zweckverbandes Ingolstadt-Nord zu liegen, die laufend unterhalten werden müssen, was ebenfalls für die Erhaltung des Weges spricht. Die Option, auf Wunsch des Einwenders 2102 ggf. auf den Weg zu verzichten, besteht daher aus unserer Sicht tatsächlich nicht. Eine entsprechende Auflage haben wir daher nicht in diesen Planfeststellungsbeschluss übernommen.

Hinsichtlich der Bepflanzung der Böschungen hat der Vorhabensträger die Auflage A. 3.4.3 zu beachten. Ein völliger Verzicht auf Baum- und Heckenpflanzungen auf den Böschungen würde zu dauerhaften Eingriffen des Straßenbauvorhabens in das Landschaftsbild führen und ist zum Schutz der Belange der benachbarten Landwirte auch nicht erforderlich. Die Straßenentwässerung entspricht den Regeln der Technik, was auch vom Wasserwirtschaftsamt bestätigt wurde. Die geforderte Ableitung des Böschungswassers kann dem Vorhabensträger daher nicht auferlegt werden.

2.4.2.2.2 Einwender 2101

Die Einwender 2101 sind als Eigentümer des Grundstücks Flur-Nr. 189, Gmkg. Lenting betroffen. Aus dem insgesamt 6090 m² großen Grundstück werden insgesamt 3.070 m² dauerhaft und 240 m² vorübergehend für die Baumaßnahme benötigt. Die benötigten Teilflächen sollen mit der nördlichen Verbindungsrampe von der St 2335 zum geplanten Kreisverkehr und einen Teil des Kreisverkehrs überbaut werden. Sie machen geltend, dass sie sich das Grundstück für die Erweiterung bzw. Verlagerung ihres Steinmetzbetriebes vorbehalten hätten. Neben der Forderung, statt der vorgesehenen Knotenpunktsform einen Kreisverkehr zu errichten (hierzu verweisen wir auf die Ausführungen bei C. 2.3.2.4.1), fordern sie Ersatzflächen unter Berücksichtigung der kaum mehr bewirtschaftbaren Restfläche.

Das Grundstück Flur-Nr. 189 ist im derzeit gültigen Flächennutzungsplan der Gemeinde Hepberg nicht für eine Bebauung vorgesehen, das gilt nach Angaben des Vorhabensträgers auch für die derzeit laufende Fortschreibung. Der Planung der Einwender 2101, den Steinmetzbetrieb gerade auf dieses Grundstück zu verlagern, steht daher das fehlende Baurecht entgegen. Es handelt sich daher um eine

unkonkrete Planung, die sich gegen das öffentliche Interesse an dem Umbau der Kreuzung nicht durchsetzen kann. Die Grundinanspruchnahme ist zwar nicht unerheblich, es kann jedoch nicht auf sie verzichtet werden. Die Rampe ist zur Herstellung der ausreichenden Leistungsfähigkeit der umgebauten Kreuzung erforderlich. Auch der Bau des Kreisverkehrsplatzes zur Anbindung an die St 2229 und das untergeordnete Wegenetz der Gemeinde Hepberg ist erforderlich, was wir oben bei C. 2.3.2.4.2 ausführlich dargelegt haben. Das Interesse der Einwender 2101, ihr Grundstück zu behalten und weiterhin landwirtschaftlich nutzen zu können, muss daher gegenüber den für den Straßenbau sprechenden Gründen zurücktreten. Entschädigungsfragen (Tauschland, Übernahme einer unwirtschaftlichen Restfläche) sind nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss, sondern im Rahmen des Grunderwerbs, bzw. eines Entschädigungs- oder Enteignungsverfahrens zu klären (siehe oben C. 2.4.1.3 und 2.4.1.4).

2.4.2.3 Einwender ohne anwaltschaftliche Vertretung

2.4.2.3.1 Einwenderin 2000

Die Einwenderin 2000 ist als Eigentümerin des Grundstücks Flur-Nr. 3, Gmkg. Hepberg, betroffen. Aus dem 2317 m² großen Grundstück werden 10 m² für die Verlegung des Geh- und Radwegs im Bereich des geplanten Kreisverkehrs benötigt. Neben der bereits bei der Planrechtfertigung, der Variantenabwägung und des Ausbaustandards behandelten grundsätzlichen Kritik an dem Bauvorhaben, die wir aus den bereits bei den öffentlichen Belangen dargelegten Gründen zurückweisen, macht sie eine Einschränkung ihrer Gartenausfahrt, Einschränkungen bei einer künftigen Bebauung des Grundstücks, Bedenken gegen die Qualität der Anpassung der Schallschutzmauer, die Fällung alter Nussbäume sowie erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastungen geltend.

Das Staatliche Bauamt Ingolstadt hat bei Vermessungsarbeiten zur weiteren Prüfung des Vortrags der Vertreter der Einwenderin 2000 festgestellt, dass die straßenseitige Mauer und der straßenseitige Mauersockel derzeit auf einem Grundstück des Freistaats Bayern steht. Die Überbauung beträgt rd. 30 m². Nach Abzug der für die Verlegung des Geh- und Radwegs benötigten Fläche von ca. 18 m² verbleibt eine überbaute Fläche von 12 m². Diese will der Vorhabensträger der Einwenderin im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen als Tauschfläche anbieten. Zur Anpassung der Mauer und des Zaunsockels hat der Vorhabensträger zugesagt, diese in der vorhandenen Ausführungsqualität anzupassen. Für den Kreisverkehr werden keine freizuhaltenden Sichtfelder auf dem Grundstück der Einwenderin 2000 gebraucht, auch die Zufahrt zur St 2229 bleibt möglich. Die vorhandene Zufahrt vom Kapellenweg kann für die derzeitige Nutzung weitergenutzt werden. Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Grundstückspflege sind nicht erkennbar. Die

Bebaubarkeit des Grundstücks wird durch den Straßenausbau nicht eingeschränkt, mögliche Zufahrten sind ggf. in einem Baugenehmigungsverfahren zu klären und können nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sein. Auch eine Fällung der Nussbäume ist nicht notwendig, sie müssen nach Angaben des Vorhabensträgers allenfalls geringfügig zurückgeschnitten werden. Eine Erhöhung der Lärmimmissionen ist für das Anwesen der Einwenderin 2000 nicht zu befürchten. Die Lärmberechnung hat eine geringfügige Verringerung der Lärmbelastung am Immissionsort 25 um 0,1 dB(A) ergeben. Die Schadstoffimmissionen dürften sich durch die geringeren Geschwindigkeiten und die gleichmäßigere Fahrweise im Bereich des Kreisverkehrs ebenfalls eher verringern, jedenfalls nicht erhöhen (siehe hierzu auch die Ausführungen oben bei C. 2.3.4).

Nach alledem halten wir die Eingriffe in das Grundeigentum der Einwenderin 2000 und die sonstigen Auswirkungen des Bauvorhabens für geringfügig. Sie können sich gegenüber dem für das Bauvorhaben sprechenden öffentlichen Interesse nicht durchsetzen.

2.4.2.3.2 Einwender 2200

Die Einwender 2200 sind als Eigentümer des 4.943 m² großen Grundstücks Flur-Nr. 190/2, Gmkg. Lenting, betroffen, aus dem 510 m² dauerhaft und 170 m² vorübergehend für die Straßenbaumaßnahme benötigt werden. Zusätzlich werden aus dem Grundstück Flur-Nr. 135/17, Gmkg. Lenting, 300 m² vorübergehend gebraucht. Sie haben keine Einwände gegen die Grundabtretung, fordern jedoch zur Vermeidung steuerrechtlicher Nachteile eine Tauschfläche. Diese Frage kann jedoch in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht geklärt werden, wie oben bei C. 2.4.1.4 näher erläutert wird. Hierzu werden die Einwender 2200 auf die Grunderwerbsverhandlungen bzw. das Entschädigungsverfahren verwiesen, in dem sie ihre steuerrechtlichen Bedenken geltend machen können.

2.5 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Höhenfreimachung der Staatsstraßen 2335 und 2229 südlich von Hepberg auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten werden als ungeeignet beurteilt.

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

3. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl 5 / 1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Die Erhebung der Klage per 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 den Gemeinden Hepberg und Lenting 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 abgerufen werden.

München, 21.01.2015

Regierung von Oberbayern

Halser
Ltd. Regierungsdirektorin