

Aktenzeichen: 32-4354.11-16/A 92

Regierung von Niederbayern



Planfeststellungsbeschluss

Bundesautobahn A 92
München – Deggendorf

Neubau der Autobahnanschlussstelle
Dingolfing-Höfen (DGF 16)
bei Betr.-km 88,311 (Station A92_420_8,701)

Landshut, 27.6.2013

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	2
<u>Skizze des Vorhabens</u>	4
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u>	5
A <u>Tenor</u>	7
1. <u>Feststellung des Plans</u>	7
2. <u>Festgestellte Planunterlagen</u>	7
3. <u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u>	8
3.1 Unterrichtungspflichten	8
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	8
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz, Bodenschutz	9
3.4 Verkehrslärmschutz	10
3.5 Landwirtschaft	10
3.6 Sonstige Nebenbestimmungen	10
4. <u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u>	11
4.1 Gegenstand / Zweck	11
4.2 Plan	11
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	11
4.3.1 Rechtsvorschriften	11
4.3.2 Einleitungsmengen	12
4.3.3 Bauausführung	12
4.3.4 Betrieb und Unterhaltung	12
4.3.5 Anzeigepflichten	12
5. <u>Straßenrechtliche Verfügungen nach FStrG und BayStrWG</u>	13
6. <u>Entscheidungen über Einwendungen</u>	13
7. <u>Kostenentscheidung</u>	13
B <u>Sachverhalt</u>	14
1. <u>Beschreibung des Vorhabens</u>	14
2. <u>Vorgängige Planungsstufen</u>	14
3. <u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u>	15
C <u>Entscheidungsgründe</u>	17
1. <u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u>	17
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung	17
1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen	17
1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	20

2.	<u>Materiell-rechtliche Würdigung</u>	20
2.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	20
2.2	Planrechtfertigung	20
2.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	22
2.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	22
2.3.2	Alternativen/Varianten	22
2.3.2.1	Zusätzliche Anschlussstelle	22
2.3.2.2	Alternative Lage und Detailausgestaltung der Autobahnanschlussstelle	23
2.3.2.3	Gesamtbewertung	24
2.3.3	Ausbaustandard	24
2.3.4	Immissionsschutz / Bodenschutz	25
2.3.4.1	Verkehrslärmschutz	25
2.3.4.1.1	§ 50 BImSchG	25
2.3.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge	25
2.3.4.1.3	Verkehrslärberechnung	26
2.3.4.1.4	Ergebnis.....	26
2.3.4.2	Schadstoffbelastung	27
2.3.4.3	Bodenschutz.....	27
2.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege.....	28
2.3.5.1	Verbote	28
2.3.5.1.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen.	28
2.3.5.1.2	Besonderer und strenger Artenschutz.....	28
2.3.5.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange	33
2.3.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	33
2.3.5.3.1	Eingriffsregelung	33
2.3.5.3.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	34
2.3.5.3.3	Verbleibende Beeinträchtigungen	34
2.3.5.3.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung	34
2.3.6	Gewässerschutz.....	36
2.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	36
2.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	37
2.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	37
2.3.8	Kommunale Belange	38
2.3.9	Sonstige öffentliche Belange	38
2.3.9.1	Träger von Versorgungsleitungen	38
2.3.9.2	Denkmalschutz.....	39
2.4	Private Einwendungen	39
2.5	Gesamtergebnis	45
2.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	45
3.	<u>Kostenentscheidung</u>	45
	<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	46
	<u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u>	46

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer

FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBl	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

32-4354.11-16/A 92

**Vollzug des FStrG;
Bundesautobahn A 92, München - Deggendorf;
Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen (DGF 16)
bei Betr.-km 88,311 (Station A92_420_8,701) im Gebiet der Stadt Dingolfing
und der Gemeinde Moosthenning**

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen (DGF 16) im Zuge der Bundesautobahn A 92 bei Betr.-km 88,311 mit den aus Ziffern 3 und 4 dieses Beschlusses sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan, die wasserrechtlichen Erlaubnisse und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen einen Ordner mit folgenden Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 30.9.2011, mit Roteintragungen	
2	Übersichtskarte vom 30.9.2011 (nachrichtliche Anlage)	1 : 25.000
3, Blatt 1	Übersichtslageplan vom 30.9.2011	1 : 5.000
3, Blatt 2	Luftbildplan vom 30.9.2011 (nachrichtliche Anlage)	1 : 5.000
6, Blatt 1	Straßenquerschnitt A 92, Anschlussrampen, vom 30.9.2011	1 : 50
6, Blatt 2	Straßenquerschnitt DGF 16 vom 30.9.2011	1 : 50
7.1, Blatt 1	Lageplan vom 30.9.2011	1 : 1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis vom 30.9.2011, mit Roteintragungen	
8, Blatt 1 - 3	Höhenpläne vom 30.9.2011	1 : 1.000/100
11	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen vom 30.9.2011	
11.2	Lageplan Immissionsorte vom 30.9.2011	1 : 5.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil vom 30.9.2011, mit Roteintragungen	
Anlage 1 zu Unterlage 12.1	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, mit Roteintragungen	
12.2, Blatt 1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 30.9.2011	1 : 1.000
12.3, Blatt 1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 30.9.2011	1 : 1.000
12.3, Blatt 2	Lageplan Ausgleichsmaßnahme A 1 vom 30.9.2011 sowie Legende zu den Lageplänen 12.3 vom 30.9.2011	1 : 1.000
13	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen vom 30.9.2011, mit Roteintragungen	
13.2, Blatt 1	Lageplan der Einzugsgebiete vom 30.9.2011	1 : 2.000
14.1, Blatt 1 und 2	Grunderwerbsplan vom 30.9.2011, mit Roteintragungen	1 : 1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 30.9.2011	

Die Unterlagen wurden vom Ingenieurbüro Bauer, Dingolfing, sowie der Gesellschaft für Landschaftsarchitektur Dr. H. M. Schober, Freising, (Planunterlagen 12.1 bis 12.3) erstellt.

3. **Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen**

3.1 **Unterrichtungspflichten**

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

- 3.1.1 den **Stadtwerken Dingolfing GmbH**, Wollerstraße 3, 84130 Dingolfing.
- 3.1.2 der **E.ON Bayern AG**, Netzzentrum Altdorf, Eugenbacher Str. 1, 84032 Altdorf.
- 3.1.3 der **E.ON Netz GmbH**, Abteilung Informationssysteme, Servicegruppe-K/Landshut, Luitpoldstraße 27a, 84034 Landshut, mindestens 4 Wochen vor Beginn der Bauarbeiten.
- 3.1.4 dem **Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege**, Praktische Denkmalpflege: Archäologische Denkmäler, Stabsstelle Lineare Projekte, Hofgraben 4, 80539 München, mindestens zwei Monate vor Beginn der Erdarbeiten, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

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

3.2 **Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung**

- 3.2.1 Auf die bestehende Wasserleitung der **Stadtwerke Dingolfing GmbH** im Bereich des Kreisverkehrsplatzes DGF 16 haben die Vorhabensträger während der Bauausführung Rücksicht zu nehmen.

3.2.2 Auf die bestehende Stromleitung der **E.ON Bayern AG** haben die Vorhabensträger Rücksicht zu nehmen. Die Leitungsanlage ist während der Baudurchführung zu sichern und in Betrieb zu halten. Die Detailplanung ggf. notwendiger Leitungsanpassungen ist rechtzeitig mit der E.ON Bayern AG, Netzzentrum Altdorf, Eugenbacher Str. 1, 84032 Altdorf, abzustimmen.

3.2.3 Auf das bestehende Fernmeldekabel EF016014/03 der **E.ON Netz GmbH** haben die Vorhabensträger Rücksicht zu nehmen. Die Kabelanlage ist während der Baudurchführung zu sichern und in Betrieb zu halten.

Bei Bauarbeiten im Gefährdungsbereich des Kabels (je 1 m beiderseits der Trasse) ist der genaue Verlauf durch Graben von Suchschlitzen in Handschachtung festzustellen. Wegen des genauen Verlaufs des Kabels bzw. einer Ortung haben sich die Vorhabensträger rechtzeitig vorher mit der E.ON Netz GmbH in Verbindung zu setzen.

Beiderseits der Leitung ist ein je 2 m breiter Streifen von einer Bepflanzung mit Bäumen und tief wurzelnden Sträuchern freizuhalten. Das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen“ sowie die „Kabelschutzanweisung“ und das „Merkblatt für Baufachleute“ der E.ON Netz GmbH sind zu beachten.

Ferner ist ein Kreuzungsheft zu erstellen. Einzelheiten dazu sind mit der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, Abteilung Leitungen, Luitpoldstraße 51, 96052 Bamberg, abzustimmen.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz, Bodenschutz

3.3.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.

3.3.2 Die Rodung von Gehölzen und Eingriffe in Hecken usw. sind grundsätzlich nur in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar vorzunehmen. Die Baufeldfreimachung außerhalb von Gehölzbeständen ist zwischen 15. August und Ende Februar vorzunehmen.

3.3.3 Auf Ausgleichsflächen (A) ist autochthones Saatgut zu verwenden. Die Auswahl der Spenderflächen ist mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Die Vorhabensträger haben zugesagt, auch bei den Gestaltungsmaßnahmen (G) autochthones Pflanz- und Saatgut zu verwenden, soweit im Einzelfall solches Material in ausreichendem Umfang zur Verfügung steht. Die Gehölzartenliste und die Samenmischungen sind mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

3.3.4 Im Bereich wiesenbrütender Vogelarten sind für Gehölzpflanzungen auf den Straßenböschungen ausschließlich niedrig wachsende Sträucher zu verwenden.

3.3.5 Der Zielzustand der in den Planunterlagen als „vorgezogene“ Ausgleichsmaßnahme A 1 (CEF-Maßnahme) ausgewiesenen Maßnahme muss bereits bei Beginn der Straßenbauarbeiten erreicht sein.

3.3.6 Die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sind gem. § 15 Abs. 4 BNatSchG für die Zeitdauer der Eingriffswirkung des Vorhabens zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Entsprechende Nachweise sind der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.

3.3.7 Die für Kompensationsmaßnahmen festgesetzten Flächen sind gemäß Art. 9 BayNatSchG dem Bayerischen Landesamt für Umwelt für das Ökoflächenkataster zu melden.

3.3.8 Die Vorhabensträger haben eine verantwortliche ökologische Baubegleitung zu bestellen und der unteren Naturschutzbehörde zu benennen. Die ökologische Baubegleitung hat insbesondere auf die Durchführung der Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie die Einhaltung des Naturschutzrechts zu achten. Über die Durchführung ist die untere Naturschutzbehörde zeitnah zu unterrichten.

Die Freimachung des Baufeldes hat so zu erfolgen, dass für vorhandene Arten keine signifikant höheren Tötungs- oder Schädigungsrisiken entstehen.

Die ordnungsgemäße Fertigstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist gemeinsam mit der unteren Naturschutzbehörde zu überprüfen. Eine Kopie des Abnahmeprotokolls ist der Planfeststellungsbehörde zu übersenden.

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

Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

- 3.3.10 Die maßnahmebedingte Ausbreitung und Etablierung invasiver Neophyten durch Verunreinigung von Baufahrzeugen, offenen Boden, fehlende Mahd usw. ist insbesondere bei gesundheitsgefährdenden Arten soweit wie möglich zu verhindern. Entsprechende Kontrollmaßnahmen und, falls erforderlich, Gegenmaßnahmen sind zu ergreifen. Außerdem ist das Einwandern von ausbreitungsstarken Neophyten in angrenzende Lebensräume (insb. Biotopflächen) zu verhindern.

3.4 Verkehrslärmschutz

- 3.4.1 Für die Straßenoberflächen der Anschlussrampen der A 92 sowie der Kreisstraße DGF 16 ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

3.5 Landwirtschaft

- 3.5.1 Die Vorhabensträger haben sich nachhaltig um Ersatzland für die landwirtschaftlichen Betriebe zu bemühen.

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

- 3.5.3 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.

- 3.5.4 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

- 3.5.5 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.6 Sonstige Nebenbestimmungen

- 3.6.1 Bodendenkmäler

Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

Die Vorhabensträger beziehen die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege ggf. 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 ihren Bauablauf ein.

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern haben die Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind ggf. im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen den Vorhabensträgern und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern - Bundesstraßenverwaltung - sowie dem Landkreis Dingolfing-Landau (E 4) wird jeweils die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers im Bereich der Autobahnanschlussstelle A 92/DGF 16 bei Betr.-km 88,311 und Geländewassers in das Grundwasser erteilt:

- Einleitungsstelle E 1 im Bereich der nordöstlichen Anschlussrampe über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 2 im Bereich der nordöstlichen Anschlussrampe über die Versickerfläche zwischen Ausfädel- und Einfädelspur in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 3 im Bereich des südöstlichen Quadranten über eine Muldenversickerung entlang der A 92 in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 4 im Bereich des südöstlichen Quadranten über eine Muldenversickerung entlang der DGF 16 in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 5 im Bereich des nordwestlichen Quadranten über eine Muldenversickerung entlang der A 92 in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 6 im Bereich der südwestlichen Anschlussrampe über die Versickerfläche zwischen Ausfädel- und Einfädelspur in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 7 im Bereich der südwestlichen Anschlussrampe über eine Muldenversickerung in das Grundwasser

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

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen für den Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen vom 30.9.2011 mit den durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

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

4.3.2 Einleitungsmengen

Folgende Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden:

Einleitungsstelle	Einleitungsmenge l/s
E 1 Versickermulde im Bereich der nordöstlichen Anschlussrampe	49
E 2 Versickerfläche zwischen Ausfädel- und Einfädelspur im Bereich der nordöstlichen Anschlussrampe	3
E 3 Versickermulde entlang der A 92 im Bereich des südöstlichen Quadranten	15
E 4 Versickermulde entlang der DGF 16 im Bereich des südöstlichen Quadranten	23
E 5 Versickermulde entlang der A 92 im Bereich des nordwestlichen Quadranten	15
E 6 Versickerfläche zwischen Ausfädel- und Einfädelspur im Bereich der südwestlichen Anschlussrampe	3
E 7 Versickermulde im Bereich der südwestlichen Anschlussrampe	29

4.3.3 Bauausführung

Die Entwässerungsmulden sind mit einer mind. 20 cm starken Oberbodenpassage zu versehen.

4.3.4 Betrieb und Unterhaltung

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

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

4.3.5 Anzeigepflichten

Baubeginn und Bauende sind der **Wasserrechtsbehörde** beim Landratsamt Dingolfing-Landau und dem **Wasserwirtschaftsamt Landshut** rechtzeitig anzuzeigen.

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

5. Straßenrechtliche Verfügungen nach FStrG und BayStrWG

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

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen. Die Anschlussäste werden Teil der Bundesautobahn A 92.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis für den Neubau der Autobahnanschlussstelle und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

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

7. Kostenentscheidung

Der Freistaat Bayern und der Landkreis Dingolfing-Landau tragen die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben.

Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Freistaat Bayern (Autobahndirektion Südbayern), und der Landkreis Dingolfing-Landau wollen zwischen den Autobahnanschlussstellen Wörth a. d. Isar und Dingolfing-West der A 92 im Bereich der bestehenden Kreuzung der A 92 mit der Kreisstraße DGF 16 bei Dingolfing-Höfen eine neue (weitere) Autobahnanschlussstelle bauen. Gleichzeitig plant der Landkreis Dingolfing-Landau, die Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Zubringerstraßen zur neu zu errichtenden Autobahnanschlussstelle aus- bzw. neu zu bauen. Für diese Planvorhaben wurden Planfeststellungsanträge nach dem Bundesfernstraßengesetz (Neubau Autobahnanschlussstelle A 92) und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (Neubau Zubringerstraßen DGF 8/DGF 16) gestellt.

1.1 Das Vorhaben der neuen Anschlussstelle umfasst den Bau der Autobahnanschlussstelle im Bereich der bestehenden Überführung der Kreisstraße DGF 16 über die A 92 bei Dingolfing-Höfen mit den notwendigen Anpassungen der Kreisstraße. Die neue Anschlussstelle ist als „halbes Kleeblatt“ mit zwei 250 m langen Rampen im Süd-West- und Nord-Ost-Quadranten geplant. Die Kreisstraße DGF 16 wird auf einer Länge von 600 m verbreitert und bekommt Linksabbiegestreifen. Das vorhandene Brückenbauwerk der DGF 16 über die A 92 bleibt erhalten, lediglich der Fahrbahnbelag wird erneuert.

1.2 Zusätzlich hat der Landkreis Dingolfing-Landau vor, die Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 zu verlegen, damit das in den letzten Jahren stark gestiegene Verkehrsaufkommen im Westen von Dingolfing sowie im südlich der Isar liegenden Gebiet des Landkreises Dingolfing-Landau anwohnerverträglich und leistungsfähig auf kurzem Weg an das Fernstraßennetz angebunden werden kann. Durch die Verkehrsentflechtung werden in großen Teilen des bestehenden Straßennetzes im Bereich Dingolfing erhebliche Entlastungseffekte eintreten. Die Verkehrssicherheit und die Qualität der Verkehrsabläufe werden insgesamt deutlich verbessert. Eine nähere Beschreibung dieses Vorhabens findet sich unter C 1.2.

2. Vorgängige Planungsstufen

Der Bau der Anschlussstelle Dingolfing-Höfen ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

Mit Schreiben vom 12.10.2006 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Neubau der Autobahnanschlussstelle grundsätzlich zugestimmt. Diese Zustimmung bezog sich zunächst auf ein Konzept mit einem „direkt“ geführten Autobahnzubringer zwischen Kronwieden und Höfen/Schönbühl. Diese Planung sah vor, die Kreisstraße DGF 16 ohne Richtungsänderung Richtung Isar (Süden) auszubauen, indem die Bahnlinie Landshut - Plattling und die St 2074 höhenfrei gekreuzt werden und anschließend die Kreisstraße zwischen Kronwieden und Höfen/Schönbühl trassiert wird. Die Planung stieß jedoch auf starke Bedenken wegen der Nähe zur Wohnbebauung und einer Schule und negativer Auswirkungen auf einen landwirtschaftlichen Betrieb.

Mit Schreiben des BMVBS vom 20.11.2007 wurde diese Zustimmung auf ein neues Zubringer-Konzept mit Richtungsänderung der Kreisstraße DGF 16 ab dem Verteilerkreis südlich der A 92 erweitert.

Der Kostenanteil des Landkreises Dingolfing-Landau am Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in der mittelfristigen Finanzplanung zum Bayer. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (2013 - 2017) mit Baubeginn im Jahr 2013 enthalten.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 8.11.2011 beantragte der Landkreis Dingolfing-Landau, auch im Namen der Autobahndirektion Südbayern (Vereinbarung vom 31.10./20.11.2007), für den Neubau der Autobahnanschlussstelle A 92/DGF 16 bei Dingolfing-Höfen die Planfeststellung nach dem FStrG.

Die Regierung von Niederbayern leitete daraufhin mit Schreiben vom 17.11.2011 das Anhörungsverfahren ein. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 30.11.2011 bis 30.12.2011 bei der Stadt Dingolfing und den Gemeinden Moosthenning und Loiching nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Dingolfing und den Gemeinden Moosthenning und Loiching oder der Regierung von Niederbayern bis spätestens 16.1.2012 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Das Anhörungsverfahren nach dem BayStrWG für den Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8/DGF 16 als Zubringerstraßen zur neu zu errichtenden Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen hat die Regierung von Niederbayern ebenfalls mit Schreiben vom 17.11.2011 eingeleitet.

Die Regierung gab zur Planung für den Neubau der Autobahnanschlussstelle folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Vereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme:

- Stadt Dingolfing
- Gemeinde Moosthenning
- Gemeinde Loiching
- Wasserwirtschaftsamt Landshut
- Amt für Ländliche Entwicklung Niederbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut
- Bayer. Bauernverband, Landshut
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Archäologische Dienststelle Regensburg
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, München
- Bayer. Landesamt für Umwelt, Augsburg
- Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Niederbayern
- Vermessungsamt Landau a. d. Isar
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz, Bezirksgeschäftsstelle Niederbayern
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Landesverband der dt. Gebirgs- und Wandervereine
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Autobahnpolizei Wörth a. d. Isar
- Staatliches Bauamt Landshut
- Regionaler Planungsverband Landshut
- Industrie- und Handelskammer für Niederbayern
- Landkreis Landshut
- Stadtwerke Dingolfing
- BMW AG

- DB Services Immobilien GmbH Nürnberg
- Deutsche Telekom Netzproduktion, Regensburg
- E.ON Bayern AG Bamberg und Regensburg
- Jagdgenossenschaft Loiching
- Jagdgenossenschaft Teisbach
- Gemeinschaftsjagdrevier Loiching li. d. Isar
- Gemeinschaftsjagdrevier Teisbach li. d. Isar
- Busunternehmen Kiermeier GmbH
- Verkehrsgemeinschaft Richard Petz/RBO Außenstelle Landshut

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerten sich die Vorhabensträger mit Schreiben vom 3.8.2012.

Die Einwendungen und Stellungnahmen zum Neubau der Autobahnanschlussstelle sowie zum Ausbau/Neubau der Zubringerstraßen wurden gemeinsam am 13. und 14.11.2012 im großen Sitzungssaal des Landratsamts Dingolfing-Landau, Obere Stadt 1, 84130 Dingolfing, erörtert. Den Behörden, Trägern öffentlicher Belange, Vereinigungen sowie den Einwendern wurde der Termin der Erörterung mitgeteilt; im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung in der Stadt Dingolfing und den Gemeinden Moosthenning und Loiching. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Die öffentliche Anhörung zur Tekturplanung vom 15.2.2013 für die Zubringerstraßen DGF 8/ DGF 16 erfolgte im Frühjahr 2013. Diese Änderungen bezogen sich insbesondere auf die Querspange zwischen DGF 16 und DGF 8.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

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

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

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

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

1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

1.2.1 Das Planfeststellungsverfahren braucht nicht, wie vom **Bund Naturschutz** gefordert, wegen gravierender offener Verfahrensfragen eingestellt werden. Der Neubau der Anschlussstelle erfolgt im Bereich der bestehenden Kreuzung der Kreisstraße DGF 16 mit der Autobahn A 92. Es handelt es sich nicht um ein Vorhaben ausschließlich in der Zuständigkeit des Bauasträgers Bund, sondern vielmehr um eine Gemeinschaftsmaßnahme zwischen den beiden beteiligten Straßenbauasträgern Bundesrepublik Deutschland und Landkreis Dingolfing-Landau (Kreuzungsbeteiligte); § 12 Abs. 2 FStrG. Über die Errichtung neuer sowie die wesentliche Änderung bestehender Kreuzungen (wie hier) wird gemäß § 12 Abs. 4 FStrG durch die Planfeststellung entschieden.

Grundsätzlich sollen die Kreuzungsbeteiligten eine Vereinbarung über die Abwicklung abschließen (Müller/Schulz, FStrG § 12 Rdnr. 69; siehe auch § 12a Abs. 4 FStrG). Der Bund ist zwar Träger der Straßenbaulast für die BAB A 92 einschließlich der Anschlussäste (§ 5 Abs. 1 FStrG); die Übertragung einzelner Aufgaben ist jedoch zulässig (Müller/Schulz, FStrG § 5 Rdnrn. 17 - 19; BayVGH vom 14.2.2005 Az. 8 CS 04.2912, vom 13.1.2009 Az. 8 BV 08.41 und vom 3.04.2013 Az. 8 AS 13.40018). Die Autobahndirektion Südbayern und der Landkreis Dingolfing-Landau haben vereinbart, dass der Landkreis Dingolfing-Landau bei der Planung und dem Genehmigungsverfahren für die Autobahnanschlussstelle A 92/DGF 16 die „Federführung“ übernimmt (schriftliche Vereinbarung vom 31.10./ 20.11.2007). Der Landkreis Dingolfing-Landau hat deshalb mit Schreiben vom 8.11.2011, ausdrücklich auch im Namen der Autobahndirektion Südbayern, also mit Vertretungsbefugnis, bei der Regierung von Niederbayern die Planfeststellung beantragt und eine Kopie der Vereinbarung vorgelegt. Eine zusätzliche Unterschrift der Autobahndirektion auf den Planunterlagen war nicht erforderlich.

1.2.2 Geplante Verlegung der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16

Der Landkreis Dingolfing-Landau hat gleichzeitig die Planfeststellung der Zubringerstraßen beantragt:

- Ausbau und Verlegung der DGF 16 auf die bestehende GVS Teisbacher Feld bis zum Kreisverkehrsplatz bei der St 2074.

Die Kreisstraße DGF 16 wird zwischen dem Kreisverkehr nahe der neuen Autobahnanschlussstelle und dem vorhandenen Kreisverkehrsplatz an der St 2074 auf die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Teisbacher Feld verlegt. Hierzu wird die Fahrbahn der bestehenden GVS auf 7,50 m verbreitert (Ausbaulänge 2,1 km). Das vorhandene Brückenbauwerk über die Bahnlinie Landshut - Plattling wird nicht verändert.

Um Schleichverkehre auf der derzeitigen DGF 16 von der Anschlussstelle in Richtung St 2074 zu unterbinden, wird diese Straße nördlich des bestehenden Bahnüberganges teilweise „zurückgebaut“. Der verbleibende Straßenabschnitt und der unveränderte Bahnübergang dienen künftig der Erschließung der angrenzenden Grundstücke.

- Neubau der Zubringerstraße DGF 16 vom Kreisverkehrsplatz St 2074 bis zum Anschluss an die Teisbacher Isarbrücke.

Zwischen dem Kreisverkehrsplatz der St 2074 und der Isarbrücke Teisbach wird die DGF 16 als 1,3 km lange Zubringerstraße neu hergestellt. Die 7,50 m breite Straße quert dabei den Mühlbach und den Sickergraben. Östlich der Kreisstraße wird ein 3 m breiter Geh- und Radweg errichtet.

- Neubau der Verbindungsstraße von der Zubringerstraße DGF 16 bis zur DGF 8 nördlich der Isar bis Loiching/Kronwieden.

Zwischen den Isarbrücken Teisbach (DGF 16) und Loiching (DGF 8) wird nördlich parallel zur Isar eine 1,6 km lange neue Verbindungsstraße geschaffen. Diese Verbindungsstraße wird über zwei Kreisverkehrsplätze mit den Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 verknüpft. Begleitend wird auf der Südseite ein Geh- und Radweg errichtet und damit die Radwegeverbindung zwischen Loiching und Dingolfing erheblich verbessert.

Eine gemeinsame Behandlung des Vorhabens nach FStrG (Autobahnanschluss) und des Vorhabens der Zubringerstraßenverbesserung nach BayStrWG, wie sie u. a. von der **Rechtsanwaltskanzlei Labbé, München**, gefordert wird, ist weder nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 noch nach Art. 78 BayVwVfG notwendig.

Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG:

Der geplante Ausbau/Neubau der Zubringerstraßen ist **keine notwendige Folgemaßnahme** des Baus der Autobahnanschlussstelle, mit Ausnahme des engen Kreuzungsbereiches. Die Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist mit dem vorhandenen Straßennetz im Westen von Dingolfing über die bestehende Kreisstraße DGF 16 sowie die ebenfalls bereits vorhandene Gemeindeverbindungsstraße mit der St 2074 im Süden und der DGF 10 im Norden, also dem überörtlichen Straßennetz verknüpft. Die Straßenverbindungen sind für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr gewidmet. Es entsteht also eine funktionsfähige Anbindung an die Autobahn. Die Kreisstraßenplanung im südlich anschließenden Bereich hat eigenen planerischen Gehalt. Das Planfeststellungsverfahren nach FStrG beschränkt sich deshalb auf die notwendige Anpassung der DGF 16 im Kreuzungsbereich bis zum Verteilerkreis nahe der Anschlussstelle.

Zu den **notwendigen Folgemaßnahmen** gehören nicht Maßnahmen an anderen Anlagen, die über die notwendige Anpassung zur Herstellung der vollen Funktionsfähigkeit hinausgehen, also ein eigenes Planungskonzept erfordern bzw. verfolgen (BVerwG vom 12.2.1988 NVwZ 1989, 153) und über Anschluss und Anpassung wesentlich hinausgehen (BVerwG vom 13.7.2010 Az. 9 B 103.09).

Art. 78 BayVwVfG:

Auch ein **gemeinsames Verfahren** ist hier nicht geboten.

Nur wenn mehrere selbständige Vorhaben derart zusammentreffen, dass ganz oder teilweise nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, gilt Art. 78 BayVwVfG. Die Planung zur Verbesserung der Zubringerstraßen steht zwar in einem gewissen rechtlichen Zusammenhang mit dem Bau der Anschlussstelle, weil die Zustimmung zum Bau der neuen Anschlussstelle unter der Voraussetzung erteilt wurde, dass die südlich der Staatsstraße 2074 vorgesehenen Straßenverbindungen zeitgleich mit dieser realisiert werden oder vor Baubeginn der neuen Anschlussstelle zumindest durch einen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss abgesichert sind. Damit wird aber nicht verlangt, dass eine einheitliche Entscheidung ergehen muss. Die planerische Entscheidung, wie diese überörtliche Verbindung hergestellt wird, bleibt dem Landkreis vorbehalten. Auch einer früheren Planung über die bestehende DGF 16 hatte der BMVBS bereits zugestimmt und mit Schreiben vom 30.5.2013 bestätigt, dass eine getrennte Planfeststellung für zulässig gehalten wird.

Nach der Rechtsprechung (BVerwG vom 18.04.1996 Az. 11 A 86/95) müssten für eine Anwendung des Art. 78 BayVwVfG diese Vorhaben in einem solchen engen räumlichen Zusammenhang stehen, dass jeder Vorhabensträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzeptes darauf angewiesen wäre, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem Verfahren entschieden wird. Die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung besteht dagegen nicht, wenn planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens im anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung angemessenen erfasst werden. Ein nur materielles Interesse an der planerischen Koordination verschiedener Belange rechtfertigt für sich nicht, die gesetzliche Verfahrenszuständigkeit zu ändern (BVerwG vom 23.12.1992 Az. 4 B 188.92). Die räumliche Überschneidung, die ein starkes Indiz für die Anwendbarkeit des Art. 78 BayVwVfG ist, besteht im vorliegenden Fall nicht. Auch das Gebot der Konfliktbewältigung rechtfertigt hier keine Verfahrenskonzentration, sondern die Planung der Kreisstraßenvorhaben und der Verfahrensstand können durch ein und dieselbe Planfeststellungsbehörde berücksichtigt und abgewogen werden, wie das hier durch Abwarten des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens erfolgt ist. Auch die öffentliche Anhörung zur Tekturplanung vom 15.2.2013 für die Zubringerstraßen DGF 8/ DGF 16 ergab keine unüberwindbaren Hindernisse.

Es muss deshalb auch nicht näher darauf eingegangen werden, wie weit der Umgriff dieses gemeinsamen Verfahrens allenfalls gezogen werden dürfte. In der Rechtsprechung ist zwar anerkannt, dass nicht nur der räumliche Überschneidungsbereich gemeint ist, sondern man die Grundsätze der Abschnittsbildung anwenden darf. Wegen der vorhandenen Kreisstraße, die die BAB A 92 bereits kreuzt und die Funktion des Anschlusses sicherstellt, und der vorhandenen Gemeindestraße wären aber auch insoweit die Möglichkeiten zur Erweiterung des Verfahrens nach FStrG sehr eingeschränkt. Lässt sich ein Einheitsvorhaben aufteilen, muss von dieser Möglichkeit auch Gebrauch gemacht werden (Ronellenfitch, VwVfG, § 78 Rdnr. 13).

In Anwendung der genannten Grundsätze kommt man auch nicht zu einem gemeinsamen Verfahren nach BayStrWG (Schwerpunkt Kreisstraßenplanung) für den gesamten Planungsbereich, weil diese Vorhaben zwar zu einem gemeinsamen Konzept gehören, aber technisch und räumlich selbständig sind und in getrennten Verfahren aufeinander abgestimmt werden können.

Auch im Hinblick auf betroffene Belange ist hier kein gemeinsames Verfahren veranlasst, denn die Art und der Umfang ihrer Berücksichtigung wären gleich. Beim Verkehrslärmschutz ist der neue oder geänderte Verkehrsweg zu betrachten. Diese sektorale Prüfung gilt auch in einem gemeinsamen Verfahren und bei Vorhaben, die in einem zeitlichen und funktionalen Zusammenhang stehen (Storost, DVBl 2013, 281).

Mit dem Ausbau/Neubau der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 als Autobahnzubringer will der Landkreis den Verkehr in Richtung Autobahn auf eine Hauptachse bündeln und damit vor allem die bestehenden langgestreckten Ortsdurchfahrten von Kronwieden, Schönbühl und Höfen vom Durchgangsverkehr entlasten. Ziel ist es, die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich zu verbessern. Auch der Bahnübergang der bestehenden Kreisstraße DGF 16 bei Höfen mit der Bahnlinie Landshut - Plattling soll durch die geplante Verkehrsverlagerung auf die bisherige Trasse der Gemeindestraße stark entlastet werden. Der Bau der Zubringerstraßen hat also eine eigene Planrechtfertigung und eine selbständige planerische Aufgabe.

Der Landkreis Dingolfing-Landau ist sowohl am Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen (federführend) als auch an der Verlegung der Zubringerstraßen beteiligt bzw. kann die Planungen koordinieren. Auch die rechtsverbindliche Feststellung der Planungen liegt in einer Hand (Regierung von Niederbayern). Also sind Probleme hinsichtlich der notwendigen Abstimmungen nicht zu befürchten.

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Obligatorisch UVP-pflichtig ist nach § 3b UVPG i.V.m. Anlage 1 der Neubau einer Bundesautobahn. Änderungen sind nach § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn die in Anlage 1, Spalte 1 angegebenen Größen- und Leistungswerte überschritten werden. Dies ist hier auch unter Berücksichtigung des vom Landkreis Dingolfing-Landau geplanten Ausbaus/Neubaus der Kreisstraßen nicht der Fall.

Auch die nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG vorgenommene allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3a, § 3c Abs. 1 Satz 1 und Satz 3 UVPG anhand der Kriterien aus Anlage 2 des UVPG hat ergeben, dass keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschrieben ist.

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 Planungsgrundsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2.2 Planrechtfertigung

Der Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen mit Anpassung der Kreisstraße DGF 16 ist aus Gründen des Gemeinwohls vernünftigerweise geboten, weil die vorhandenen Verknüpfungen zwischen den Straßen des überörtlichen Verkehrs mit der Autobahn A 92 nicht mehr ausreichen um das derzeitige und insbesondere das künftig zu erwartende hohe Verkehrsaufkommen leistungsfähig und verkehrssicher zu bewältigen. Über die neue Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen soll vor allem das in den letzten Jahren stark gestiegene Verkehrsaufkommen im Westen von Dingolfing aus den großen Wohn-, Gewerbe- und Industriegebieten der Stadt Dingolfing und der Gemeinde Loiching sowie aus dem südlich der Isar liegenden Gebiet des Landkreises Dingolfing-Landau leistungsfähig und anwohnerverträglich auf kurzem Weg an die A 92 angebunden und das bestehende Straßennetz im Bereich der bebauten Gebiete spürbar entlastet und die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich verbessert werden. Durch die Entflechtung des Verkehrs und die Entlastungswirkung auf die bereits heute zeitweise stark überlastete Autobahnanschlussstelle Dingolfing-West im Zuge des ebenfalls überlasteten Autobahnzubringers St 2111, mit gefährlichem Rückstau teilweise bis auf die durchgehende Autobahnfahrbahn, werden erhebliche positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit für den weiträumigen Verkehr auf der A 92 sowie den Verkehr auf den Zubringerstraßen erwartet.

Nach dem Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung und Städtebau Lang + Burkhardt, München, aus den Jahren 2005/2007, zuletzt aktualisiert am 5.5.2011, liegt das Nutzungspotenzial der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen nach Realisierung des Gesamtkonzeptes im Prognosejahr 2025 bei 12.600 Fahrzeugen/Tag. Durch die mit der geplanten zusätzlichen Autobahnanbindung im Raum Dingolfing einhergehende Verkehrsentflechtung werden in großen Teilen des bestehenden Straßennetzes erhebliche Entlastungseffekte eintreten. Die Verkehrssicherheit und die Qualität der Verkehrsabläufe werden insbesondere auch auf der A 92 im Bereich der Anschlussstelle Dingolfing-West deutlich verbessert. Im Prognosejahr werden die Anschlussstelle Dingolfing-West und die südlich anschließende St 2111 bis zur St 2074 im Vergleich zur „Nullvariante“ zwischen 25 und 30 % entlastet. Die St 2074 wird zwischen der St 2111 und der Ortsdurchfahrt Kronwieden um bis zu 55 % vom Verkehr entlastet. Diese Entlastung dürfte im Wesentlichen bereits bei der Inbetriebnahme der Anschlussstelle Dingolfing-Höfen eintreten. Mit

Fertigstellung der Zubringerstraßen DGF 8/DGF 16 wird der Verkehr auf der derzeitigen DGF 16 im Bereich Schönbühl im Vergleich zu Prognose-Nullfall um 65 % niedriger sein. Diese verschiedenen erheblichen Entlastungswirkungen durch die Verkehrsverlagerung hin zur neuen Autobahnanschlussstelle, insbesondere auch beim Schwerverkehr (täglich können bis zu 2.200 Lkw-Fahrten verlagert werden), von der eine Vielzahl von Anwohnern in den langgestreckten Ortsdurchfahrtsbereichen profitieren werden, sind ein wesentliches Planungsziel der unter B 1 näher beschriebenen Straßenbaumaßnahmen.

Die für den Neubau der Autobahnanschlussstelle sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum (Wohl der Allgemeinheit) und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar.

Soweit diese Notwendigkeit vom **Bund Naturschutz** im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen und ein überregionales Verkehrskonzept für den Landkreis Dingolfing-Landau gefordert wurde, geht es um Gesichtspunkte, die im Zulassungsverfahren für ein konkretes Projekt keine entscheidende Bedeutung haben.

Soweit der Bund Naturschutz ferner darauf hinweist, dass im Bebauungsplan „BMW West IV“ der Stadt Dingolfing ausgeführt sei, „das Baugebiet werde über die GVS „Industriestraße“ und die St 2074 sehr gut über die Anschlussstelle Dingolfing-West an die Autobahn angebunden“ kann daraus nicht abgeleitet werden, dass die geplante zusätzliche Anschlussstelle Dingolfing-Höfen künftig nicht notwendig ist. Hierzu darf nochmals auf die oben dargelegten, mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele hingewiesen werden, die den Zielsetzungen des FStrG und des BayStrWG entsprechen. Auch der Anmerkung, dass mit dem Autobahnanschluss lediglich die Erschließung des Dynamikzentrums von BMW verbessert werden solle, kann deshalb nicht gefolgt werden. Die Anschlussstelle dient einem öffentlichen Bedarf. Der überwiegende Zweck der Vorhaben des Landkreises liegt in der Weiterführung der in den letzten Jahren getätigten erheblichen Investitionen für den Ausbau und die Ertüchtigung der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 (u. a. Neubau der Isarbrücken Teisbach und Loiching), also der Verbesserung der Anbindung des südlich der Isar liegenden Landkreisgebietes an die Autobahn. Mit Straßenbau darf auch Strukturverbesserung betrieben werden (Numberger in Zeitler, BayStrWG Art. 38 Rdnr. 128). Dass eine Straße auch der Erschließung eines Gewerbegebietes dient, macht die Planung nicht zu einem privatnützigen Vorhaben (BayVGH vom 3.04.2013 Az. 8 AS 13.40018).

Die Forderungen nach einem neuen Verkehrsgutachten sind unbegründet. Das Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung und Städtebau Lang + Burkhardt, München, ist aussagekräftig, weil ihm aktuelle Verkehrszahlen zu Grunde liegen und auch die aktuellen Entwicklungen berücksichtigt sind. Die Ergebnisse der letzten amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 bestätigen, dass die Datengrundlagen zutreffend sind und umfassend erhoben wurden. Die Verkehrsprognose ist plausibel und nachvollziehbar.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Kreisstraßen nördlich der A 92 und südlich der Isar wurden berücksichtigt und abgewogen. Die Verkehrsbelastungen werden auf der DGF 16 nördlich der Autobahnanschlussstelle nicht wesentlich zunehmen und auch in den Ortsdurchfahrten Teisbach und Loiching im Zuge der Kreisstraßen DGF 8 und der DGF 16 kann das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen vertraglich abgewickelt werden.

Der Ausbau der Kreisstraße DGF 15 im Weilnbachtal wurde als letztes Teilstück der Verbindung St 2111 - St 2327 - St 2074 - Anschlussstelle Dingolfing-Ost der A 92 im September 2010 fertiggestellt. Wesentliche Teile dieser weiträumigen Straßenverbindung wurden bereits früher verwirklicht und sind seit Jahren verkehrswirksam. Beobachtungen des aktuellen Verkehrsgeschehens zeigen aber, dass die Ostumgehung Dingolfing im Zuge der DGF 15 allein nicht ausreicht, um die vielschichtigen Verkehrsprobleme im Raum Dingolfing zu lösen. Über die neue Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen soll vor allem das in den letzten Jahren stark gestiegene Verkehrsaufkommen im Westen von Dingolfing aus den großen Wohn- Gewerbe- und Industriegebieten der Stadt und der Gemeinde Loiching sowie aus dem südlich der Isar liegenden Gebiet des Landkreises Dingolfing-Landau leistungsfähig und anwohnerverträglich auf kurzem Weg an die A 92 angebunden werden. Das bestehende Straßennetz soll spürbar entlastet und die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich verbessert werden. Durch die Entflechtung des Verkehrs sind erhebliche positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit für den weiträumigen Verkehr auf der A 92 sowie den Verkehr auf den Zubringerstraßen zu erwarten.

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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

Laut **Regionalplan für die Region Landshut (13)** ist der Bau eines zusätzlichen Autobahnanschlusses an die A 92 zwischen Wörth a. d. Isar und Dingolfing besonders vordringlich durchzuführen.

2.3.2 Alternativen/Varianten

2.3.2.1 Zusätzliche Anschlussstelle

Das Vorhaben zielt ab auf eine anwohnerverträgliche und leistungsfähige Anbindung an das Fernstraßennetz für das in den letzten Jahren im Bereich der Stadt Dingolfing stark gestiegene Verkehrsaufkommen. Durch eine weitere Anschlussstelle und damit Herausnahme eines Teils des Verkehrs mit Ziel in die westlichen Stadtteile und die vollständige Herausnahme des nur durchfahrenden Verkehrs aus den Ortsdurchfahrten soll das bestehende Straßennetz spürbar entlastet und die Lärm- und Abgassituation für die vielen Anwohner erheblich verbessert werden. Wegen der Entflechtung des Verkehrs und der Entlastungswirkung auf die bereits heute zeitweise stark überlastete Autobahnanschlussstelle Dingolfing-West im Zuge der ebenfalls stark überlasteten Staatsstraße 2111, mit gefährlichem Rückstau teilweise bis auf die durchgehende Autobahnfahrbahn, werden durch die Planlösung erhebliche positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit auf der A 92 sowie auf den Zubringerstraßen zur Autobahn erwartet. Da die Kreuzung mit der DGF 16 bereits vorhanden ist, erfolgt eine Verknüpfung mit überörtlichen Straßen. Die bestehende höhengleiche Kreuzung der Kreisstraße DGF 16 bei Höfen mit der Bahnlinie Landshut - Plattling kann durch die geplante Verkehrsverlagerung auf die bisherige GVS (DGF 16neu mit Straßenüberführung über die Bahnlinie) weitgehend entlastet und damit die Verkehrssicherheit am Bahnübergang wesentlich erhöht werden, ohne dass eine neue Straße gebaut werden muss. Außerdem ist es dem Landkreis möglich, seine Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 bis zu den Isarbrücken Teisbach und Loiching zu verlegen und damit weitere Verbesserungen zu schaffen.

Für diese Ziele reicht die von verschiedener Seite (u. a. **Kanzlei Labbé**) geforderte Ertüchtigung der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-West nicht aus. Mit einer Verlängerung der Ausfahrspuren und/oder einem Umbau der Anschlussstelle Dingolfing-West zu einem sog. „Kleeblatt“ wären zwar im unmittelbaren Knotenpunktsbereich Leistungssteigerungen im Verkehrsablauf möglich. Eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation im Raum Dingolfing könnte damit aber nicht erreicht werden, weil in der Weiterführung die bereits heute stark belasteten Staatsstraßen 2111 und 2074 und die hochbelasteten Knotenpunkte nicht ausreichend leistungsfähig wären, um das für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsaufkommen sicher abzuwickeln.

Ungeeignet sind deshalb auch die vom **Bund Naturschutz** vorgeschlagene neue Zubringerstraße vom Dynamikzentrum bis zur Anschlussstelle Dingolfing-West als Parallelstraße unmittelbar südlich entlang der A 92 und die vom **Landesbund für Vogelschutz** vorgeschlagene direkte Anbindung an die A 92 durch einen Umbau des nahegelegenen südlichen Rastplatzes der A 92 zu einer beschränkten Autobahnzufahrt für das Dynamik-Zentrum und das BMW-Werk.

Die derzeitige Verkehrssituation zeigt auch, dass größere Verkehrsverlagerungen aus dem Westen von Dingolfing zur (nur durchschnittlich belasteten) bestehenden Anschlussstelle Dingolfing-Ost über die St 2074 nicht realisierbar sind, weil die Anschlussstelle weder von der Entfernung noch von der Fahrzeit her eine interessante Alternative darstellt. Die autobahnparallele Verteiler- und Zubringerstraße St 2074 (Landshuter Straße/Deggendorfer Straße) ist in Dingolfing heute bereits mit bis zu 11.000 Kfz/Tag stark belastet und über mehrere Kreuzungen mit dem städtischen Straßennetz verknüpft. Eine weitere Leistungssteigerung ist mit vertretbaren Mitteln nicht möglich.

Die Beibehaltung der gegenwärtigen Situation ohne oder mit nur sehr geringen baulichen ggf. aber mit verkehrslenkenden Maßnahmen (Nullvariante) wäre aufgrund der vorhandenen und insbesondere der zu erwartenden sehr hohen Verkehrsbelastungen unverträglich. Mit der geforderten weiteren Optimierung der Ampelschaltung an der Anschlussstelle Dingolfing-West - falls eine spürbare weitere Optimierung überhaupt noch möglich wäre - könnten die Verkehrsprobleme in Dingolfing allein ebenfalls nicht gelöst werden.

2.3.2.2 Alternative Lage und Detailausgestaltung der Autobahnanschlussstelle

Die Vorhabensträger haben den Bau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen aus nachvollziehbaren Gründen im Bereich der bestehenden Überführung der DGF 16 über die A 92 vorgesehen. Bei dieser „bestandsorientierten“ Lösung mit weitgehender Einbeziehung der vorhandenen Kreisstraße DGF 16, werden Eingriffe in das Grundeigentum und Natur- und Landschaft minimiert. Weil der südlich der A 92 vorhandene Kreisverkehrsplatz, der die Verknüpfung mit der GVS Teisbacher Feld (künftige Kreisstraße DGF 16) sicherstellt, genauso wie das vorhandene Brückenbauwerk der DGF 16 über die A 92 beibehalten werden können und lediglich die Autobahnanschlussäste neu gebaut werden müssen, hat die Lösung auch erhebliche wirtschaftliche Vorteile. Deshalb wurden andere Lösungen, wie etwa ein westlich der DGF 16 liegender Anschluss, ausgeschlossen. Ein neuer Anschluss an der PWC-Anlage hätte ebenfalls diesen Nachteil und läge zu nahe am Anschluss Dingolfing-West.

Zur Lage der Anschlussäste ist Folgendes festzuhalten:

2.3.2.2.1 Diagonales halbes Kleeblatt mit Autobahnausfahrten jeweils vor dem Überführungsbauwerk DGF 16 (= **Planlösung** - Erläuterungsbericht Variante 1)

Diese Lösung mit Ausfahrten im Südwest- und im Nordost-Quadranten entspricht der Regelausbildung nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA, 2008). Sie wird hier den örtlichen Verkehrsverhältnissen am besten gerecht, weil der Hauptverkehr (etwa 70 % Verkehrsanteil A 92 aus/in Richtung München und DGF 16 aus/in Richtung Süden) dabei wegen der zügigen, steigenden Ausfahrtrampe der A 92 fahrdynamisch am günstigsten, verkehrssichersten und leistungsfähigsten (ohne Linksabbiegevorgänge) abgewickelt werden kann. Das bestehende Überführungsbauwerk der DGF 16 über die Autobahn kann unverändert beibehalten werden, weil die im Zuge der DGF 16 notwendigen Linksabbiegespuren außerhalb des Brückenbauwerkes liegen.

2.3.2.2.2 Diagonales halbes Kleeblatt mit Autobahnausfahrten jeweils vor dem Überführungsbauwerk DGF 16 und Anpassung des zuführenden Straßennetzes südlich der A 92 (Erläuterungsbericht Variante 3)

Die Lage der Ausfahrten entspricht der Planlösung. Zusätzlich würde die aufzustufende Gemeindeverbindungsstraße Teisbacher Feld (DGF 16neu) südlich der Autobahn in einem Bogen direkt zur Anschlussstelle geführt. Die Lage der Anschlussrampen berücksichtigt zwar den maßgebenden Verkehrsstrom von und nach München, nachteilig wäre jedoch, dass der Kreisverkehr sowie die bestehende DGF 16 und die Gemeindeverbindungsstraße Teisbacher Feld auf erheblicher Länge zurückgebaut bzw. an die neue Situation angepasst werden müssten. Wegen der beengten Verhältnisse (vorhandene Bebauung, die GVS Teisbacher Feld verläuft unmittelbar neben der Autobahn) und der erforderlichen Überführungsrampe könnten die Mindeststrahlen sowie die Mindestsichtweiten nicht immer eingehalten werden. Da auch die bestehende Brücke über die A 92 nicht weiterverwendet werden könnte und neu gebaut werden müsste und erheblicher zusätzlicher Grundbedarf im GI Teisbacher Feld entstehen würde, scheidet diese Variante aus.

2.3.2.2.3 Diagonales halbes Kleeblatt mit Autobahnausfahrten jeweils hinter dem Überführungsbauwerk DGF 16

Diese Variante mit Ausfahrten im Südost- und Nordwest-Quadranten entspricht nicht der maßgebenden (überwiegenden) Verkehrsbeziehung von und nach München, weil an der Kreisstraße DGF 16 für diese Fahrten Linksabbiegevorgänge notwendig wären. Auch die Ausfahrten von der Autobahn wären im Vergleich zur Planlösung fahrdynamisch ungünstiger. Das bestehende Überführungsbauwerk der DGF 16 über die Autobahn müsste ggf. verbreitert werden, weil die im Zuge der DGF 16 notwendigen Linksabbiegespuren im Bauwerksbereich liegen würden. Hinsichtlich Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit überwiegen die Vorteile der Planlösung deshalb eindeutig.

2.3.2.2.4 Symmetrisches halbes Kleeblatt mit beiden Autobahnausfahrten entweder jeweils westlich oder östlich des Überführungsbauwerkes DGF 16 (eine dieser Varianten = Erläuterungsbericht Variante 2)

Bei beiden Varianten mit Ausfahrten entweder westlich oder östlich der DGF 16 müsste der Hauptverkehr entweder aus Richtung München oder in Richtung München an der DGF 16 als Linkseinbieger bzw. Linksabbieger geführt werden. Auch eine der beiden Ausfahrrampen von der Autobahn wäre im Vergleich zur Planlösung fahrdynamisch ungünstiger. Da auch bei diesen Lösungen das bestehende Überführungsbauwerk der DGF 16 über die Autobahn ggf. verbreitert werden müsste, weil die im Zuge der DGF 16 notwendige Linksabbiegespur im Bauwerksbereich läge, überwiegen auch gegenüber diesen Varianten die Vorteile der Planlösung hinsichtlich Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit eindeutig. Darüber hinaus würde bei einem symmetrischen Kleeblatt östlich der DGF 16 erheblicher Grundbedarf im GI Teisbacher Feld entstehen.

2.3.2.3 Gesamtbewertung

Die Verkehrsverhältnisse im Bereich Dingolfing können nachhaltig nur durch eine wirksame Entflechtung der Verkehrsströme über eine zusätzliche kurzwegige und leistungsfähige Anbindung an die Autobahn im Westen von Dingolfing verbessert werden. Die Planlösung ist zweckmäßig und wirtschaftlich, weil sie eine sichere Führung der Hauptverkehrsströme gewährleistet und die bereits bestehenden Straßen weitgehend mit einbezieht. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in privates Grundeigentum (siehe hierzu auch noch nachfolgend unter 2.4) werden minimiert. Sie ist auch die anwohnerverträglichste Lösung und erfüllt das Planungsziel im Vergleich zu den untersuchten Varianten eindeutig am besten.

Verkehrsverlagerungen auf die bestehende Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Ost sind weder möglich noch sinnvoll, weil dadurch zusätzliche Verkehrsbelastungen in Bereichen erfolgen würden, wo eigentlich verbessert bzw. entlastet werden sollte. Mit Verbesserungen der Anschlussstelle Dingolfing-West würde das Ziel des Planvorhabens, die Anwohner soweit wie möglich vom Verkehr zu entlasten und auf den Hauptverkehrsstraßen künftig Stausituationen weitgehend zu vermeiden, ebenfalls nicht erreicht.

2.3.3 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung der Autobahnanschlussstelle sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Überprüfung und Entscheidung orientieren sich hierbei an den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) - Ausgabe 2008“ und 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.

Die Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist als diagonales halbes Kleeblatt mit Ausfahrten jeweils vor dem Brückenbauwerk der DGF 16 im Südwest- und im Nordost-Quadranten geplant. Diese Lösung ist zweckmäßig, weil die Hauptverkehrsbeziehungen der Anschlussstelle (etwa 70 % des Verkehrs der A 92 aus/in Richtung München und der DGF 16 aus/in Richtung Süden) dabei wegen der zügigen, steigenden Ausfahrrampe der A 92 fahrdynamisch am günstigsten und am leistungsfähigsten (keine Linksabbiegevorgänge) abgewickelt werden können. Die Autobahnbindung erfolgt im Bereich der bestehenden Kreisstraße DGF 16 unter Einbeziehung der vorhandenen Kreisstraßenüberführung über die Autobahn. Die bestehende Brücke muss nicht umgebaut werden. Durch die bestandsorientierte Lösung werden die Eingriffe in das Grundeigentum und in Natur und Landschaft minimiert und erhebliche Kosten eingespart.

Die Detailgestaltung des Vorhabens entspricht dem notwendigen Standard (siehe Seite 6 des Erläuterungsberichts, Planunterlage 1). Die Fahrstreifenbreiten sowie die Abrundungsradien der Ausfahrrampen sind sachgerecht. Eine Reduzierung des Ausbaustandards ist im Hinblick auf Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der Autobahnanschlussstelle nicht vertretbar.

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).

Die neue Autobahnanschlussstelle liegt nicht in der Nähe von Wohngebieten.

Mit den Verkehrsverlagerungen hin zur neuen Autobahnanschlussstelle wird der Verkehrsfluss auf der A 92 und auf den Zubringerstraßen zur Autobahn im Raum Dingolfing in Spitzenzeiten deutlich verbessert. Die bisher durch Leistungsengepässe verursachten Stauungen mit zusätzlichen Abgas- und Lärmimmissionen werden weitgehend vermieden. Die Schutzwürdigkeit der durch die Verkehrszunahme bzw. -verlagerung Betroffenen wird hierdurch jedoch nicht gemindert oder in Frage gestellt.

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 Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Lage der Anschlussstelle und die sonstige Gestaltung der Straßen hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG unproblematisch. Dies gilt auch für die künftig vorgesehenen Zubringerstraßen.

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

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

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

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

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

d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose mit einer Verkehrsmenge von 38.500 Kfz/Tag auf der durchgehenden Bundesautobahn A 92 und von 12.600 Kfz/Tag auf der Kreisstraße DGF 16 im Prognosejahr 2025, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten und ist plausibel. Auch das Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung und Städtebau Lang + Burkhardt aus den Jahren 2005/2007, zuletzt aktualisiert am 5.5.2011, spricht für diese Annahmen. Die Zusammenhänge mit anderen Ausbaumaßnahmen sind berücksichtigt.

2.3.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Der Bau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen im Zuge der bestehenden Straßen A 92 und DGF 16 stellt keinen Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG dar. Es ist daher zu überprüfen, ob eine wesentliche Änderung eines Verkehrswegs nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV vorliegt.

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.

Weil der Bau der Anschlussstelle einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der VLärmSchR 97 darstellt, ist zu prüfen, ob die Beurteilungspegel wie vorher genannt erhöht werden.

Im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 11 des Plangeheftes) wurden für die drei nächstliegenden Immissionsorte Berechnungen durchgeführt. Ein Vergleich der Lärmpegel im Prognose-Nullfall mit dem Prognose-Planfall für das Jahr 2025 ergibt für die einzelnen Immissionsorte folgendes auf das Vorhaben bezogenes Ergebnis:

Immissionsort 1 im Industrie- und Gewerbegebiet:

Der Beurteilungspegel erhöht sich durch das Planvorhaben zwar tagsüber um 3 dB(A). Weil aber mit **64 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht** die Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete von 69 dB(A)/59 dB(A) unterschritten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen.

Immissionsort 2 im Industrie- und Gewerbegebiet:

Die Beurteilungspegel sind mit **72 dB(A) am Tag und 66 dB(A) in der Nacht** bereits für den so genannten Prognose-Nullfall hoch. Durch das Planvorhaben werden die Lärmpegel (aufgerundet) um 1 dB(A) weiter erhöht. Weil aber eine wesentliche Änderung eines

Verkehrsweg nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV nicht vorliegt (der Immissionsort liegt im Industrie- und Gewerbegebiet), besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge.

Immissionsort 3 Dorf- und Mischgebiet in Höfen:

Der Beurteilungspegel erhöht sich durch das Planvorhaben um max. 2 dB(A). Weil mit **57 dB(A) am Tag und 51 dB(A) in der Nacht** die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A)/54 dB(A) nicht überschritten werden, besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen.

Die Verkehrslärmschutzverordnung gibt vor, dass nur der von dem neuen oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Lärm zu betrachten ist. Im Ergebnis würde sich hier aber nichts ändern, wenn man auch den Verkehrslärm der künftigen Kreisstraße mit berücksichtigen würde (Gesamtbetrachtung).

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die Lärmberechnungen überprüft und die Ergebnisse bestätigt.

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).

Eine signifikante Änderung bzw. Verschlechterung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung für die 680 m entfernt liegende nächstgelegene Wohnbebauung ist sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen nicht zu befürchten. Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind auch unter Berücksichtigung von Verkehrsverlagerungen auf die Zubringerstraßen nicht zu erwarten. Eine gesonderte Untersuchung anhand des Merkblattes „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS 2012)“ war nicht erforderlich.

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 ist nach BBodSchG nicht unzulässig.

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von den mit rund 38.500 Kfz/Tag (A 92) und 12.600 Kfz/Tag (DGF 16) belasteten Straßen werden für die Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g.

Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann.

Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 38.500 Kfz/Tag (A 92) und 12.600 Kfz/Tag (DGF 16) eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

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

Das nächste SPA-Gebiet 7341-471.02 „Wiesenbrütergebiete im Unteren Isartal“ und die FFH-Gebiete 7341-371.04 „Mettenbacher, Grießenbacher und Königsauer Moos“, 7340-371.02 „Habitate der Gelbbauchunke im Landkreis Dingolfing-Landau“, 7341-301.01 „Unteres Isartal zwischen Niederviehbach und Landau“ und 7439-371.08 „Leiten der Unteren Isar“ liegen alle mind. zwei Kilometer entfernt und außerhalb des Wirkraumes des Vorhabens. Die gebietsbezogenen konkretisierten Erhaltungsziele dieser europäischen Schutzgebiete sind durch das Bauvorhaben nicht betroffen. Es besteht also keine Möglichkeit, dass erhebliche Auswirkungen auf diese Gebiete einschließlich der charakteristischen Arten der maßgeblichen Lebensräume durch das Vorhaben ausgelöst werden. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen des geplanten Baus und Betriebs der Zubringerstraßen auf Natura 2000-Belange (Kumulation). Verkehrsbedingte Fernwirkungen können ausgeschlossen werden. Gequerte Fließgewässer stehen nicht in unmittelbarer Verbindung zu den FFH-Gebieten.

Gesetzlich geschützte Biotope sind vom Bau der Autobahnanschlussstelle nicht betroffen. Das nächstgelegene Biotop, nämlich das Feuchtgebüsch um den Weiher im Nordosten der Anschlussstelle, wird nicht beeinträchtigt.

Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume dürfen aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung.

2.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

2.3.5.1.2.1 Zugriffsverbote

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

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

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

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

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

Für nach § 15 BNatSchG zulässige (siehe insoweit C 2.3.5.3) Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

2.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus.

Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der von den Vorhabensträgern vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ in der Fassung vom 8.1.2008 Az. IID2-4022.2-001/05 mit Änderungen vom Februar 2009. Zwar sind die Hinweise mit Schreiben der OBB vom 24.3.2011 aufgehoben worden, dies hat jedoch auf die Untersuchung und deren Ergebnisse keine Auswirkungen.

Korrigierend zur deutschen Regelung und diesen „Fachlichen Hinweisen“ ist nach der Entscheidung des BVerwG vom 14.7.2011 Az. 9A 12.10 der Art. 12 Abs. 1 Buchstabe a FFH-RL zu berücksichtigen, dass unter „absichtlichen Tötungen“ auch die Fälle des billigenden In-Kauf Nehmens von Tötungen erfasst sind (EuGH vom 18.05.2006 RS. C-221/04 - siehe auch die „Fachlichen Hinweise zur saP“ vom 12.2.2013).

Im Rahmen der für den Neubau der Autobahnanschlussstelle sowie für den Neubau/Ausbau der Zubringerstraßen durchgeführten Raumwiderstandsanalyse erfolgten Untersuchungen zu den relevanten Säugetierarten und den übrigen Arten/Artengruppen des Anhangs IV der FFH-Richtlinie. Zur Ermittlung der Vogelarten wurde aufbauend auf einer umfassenden faunistischen Untersuchung der Niedermoorflächen nördlich und der intensiv genutzten Flächen/Siedlungsflächen südlich der A 92 eine „Abschichtung“ aller in Bayern aktuell vorkommenden streng geschützten Arten vorgenommen. Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12.1, Anlage 1, dargestellt. Auf diese wird Bezug genommen. Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von

Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Erläuterungen unter 2.3.5.3.2 verwiesen.

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Soweit dabei beanstandet wurde, dass die Untersuchung der Verbotstatbestände auf wenige streng bzw. besonders geschützte Arten beschränkt wurde, ist festzuhalten, dass die Untersuchungstiefe maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall abhängt und das Recht nicht zu einem Ermittlungsaufwand nötigt, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07 in juris, Rn. 31).

Die Stellungnahme des **Bund Naturschutz** vom 17.11.2011 betrifft sowohl den Bau der Autobahnanschlussstelle als auch den Ausbau/Neubau der Zubringerstraßen. Im gegenständlichen Genehmigungsverfahren kann über die Einwendungen und Forderungen zu den Zubringerstraßen nicht entschieden werden. Die Erkenntnisse aus dem Anhörungsverfahren für die Zubringerstraßen werden im Genehmigungsverfahren für die Anschlussstelle aber berücksichtigt, soweit sie relevant sind.

Soweit der Bund Naturschutz und der **Landesbund für Vogelschutz** darauf hinweisen, dass die Prüfung unvollständig sowie fehlerhaft sei, teilweise veraltete Datengrundlagen verwendet würden und deshalb entsprechende Kartierungen und Nachbesserungen (mind. 5 aktuelle Begehungen zwischen 1. März und 15. Juni sowie weitere Begehungen im September und Oktober, Ausdehnung des Untersuchungsraumes insbesondere auch auf Bereiche nördlich der Anschlussstelle) notwendig wären, ist anzumerken, dass die planfestgestellten Unterlagen für die Anschlussstelle aktuell und auch vollständig sind. Von der unteren Naturschutzbehörde wird bestätigt, dass die Erhebungen des Büros Schober, München, zu den Tierarten nachvollziehbar sind und den vorhandenen Gegebenheiten entsprechen.

Mit der angewandten Methodik sind ausreichende Erkenntnisse über die Bestandssituation möglich. Darüber hinausgehende Erfassungen sind für die Beurteilung der Verbotstatbestände hier nicht erforderlich. Die für die Beurteilung der Verbotstatbestände des europäischen Artenschutzes relevanten Aussagen aus dem Projektbericht des Büros LaFau vom August 2008 werden berücksichtigt. Im Plangebiet wurden keine Amphibienarten nachgewiesen, die nach europäischem Recht geschützt sind. Daher sind keine dauerhaften Sicherungsmaßnahmen vorgesehen. Während der Bauzeit werden entsprechend der Schutzmaßnahme S 2 Absperrungen und Bauzäune nach den örtlichen Erfordernissen in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung errichtet. Hierzu zählen bei Bedarf auch Amphibienschutzmaßnahmen. Ergänzend wird auf A 3.3.8 verwiesen.

2.3.5.1.2.3 Konfliktanalyse

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG / Art. 12 FFH-RL / Art. 5 V-RL

Das Tötungsverbot ist bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nur dann erfüllt, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht. Keine Signifikanz ist anzunehmen, wenn das Kollisionsrisiko unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit dem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d.h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte nie völlig zu vermeiden sein. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrswegs in einem bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.07.2008, Az. 9 A 14/07 zu § 42 Abs.1 Nr. 1 1. Alt. BNatSchG a. F. - juris Rn. 91).

Für die neue Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen, die bestandsorientiert im Bereich der Kreuzung der bestehenden Kreisstraße DGF 16 mit der A 92 errichtet wird, ist der Risikofaktor „Kollision“ als gering einzustufen. Die Fahrzeuge können auf den Fahrspuren der Anschlussäste zwangsläufig nur mit relativ geringer Geschwindigkeit fahren. Tiere (v. a. Vögel und Fledermäuse) können den Fahrzeugen rechtzeitig ausweichen. Bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gem. Art. 1 der

Vogelschutzrichtlinie werden durch die Verknüpfung der DGF 16 mit der A 92 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt.

Tötungen im Zusammenhang mit der Baufeldfreimachung und der Durchführung der Bauarbeiten wird durch geeignete Maßnahmen entgegenwirkt (Bauzeitbeschränkungen usw.).

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG / Art. 5 V-RL / Art. 12 FFH-RL

Im Untersuchungsgebiet wurden streng geschützte Tierarten sowie europäische Vogelarten nachgewiesen bzw. können potenziell vorkommen.

Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie:

- Fledermäuse

Konnten im Rahmen der projektübergreifenden (für Autobahnanschlussstelle und Zubringerstraßen) Untersuchung im Bereich der Probeflächen an der A 92 nicht nachgewiesen werden. Nachweise von Fledermäusen erfolgten ausschließlich im Bereich strukturreicher Flächen (Baggerseen mit größeren Gehölzbeständen) in Isarnähe sowie am Längenmühlbach zwischen Kronwieden und Schönbühl.

Die überbauten Ackerflächen sowie die Gehölzbestände an der A 92 sind wegen der Vorbelastung durch die Autobahn und dem starken Verkehr entlang der A 92 zwischen BMW-Werk und Ersatzteillager sowie wegen der Nahrungsarmut über den Ackerflächen kein regelmäßig genutztes Jagdgebiet für Fledermäuse. Weil auch keine Fledermausquartiere überbaut werden und solche in der Nähe der Autobahnanschlussstelle auch nicht vorhanden sind, werden keine Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes erfüllt.

- Übrige Säugetiere

Aufgrund des vorhandenen Lebensraumangebotes im Bereich der Autobahn können Vorkommen weiterer besonders geschützter Säugetierarten ausgeschlossen werden.

Sonstige Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie konnten im Rahmen von faunistischen Untersuchungen ebenfalls nicht nachgewiesen werden. Gezielt abgesehen wurde u.a. die Autobahnböschung als potentieller Lebensraum der Zauneidechse; ebenso wurde der Kiesweiher nördlich der A 92 auf ein mögliches Vorkommen des Laubfrosches untersucht. Wegen des fehlenden Lebensraumpotenzials werden keine Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes erfüllt.

Europäische Vogelarten:

Nach vorausgegangener faunistischer Untersuchung wurden in der saP im Rahmen einer „worst-case-Betrachtung“ diejenigen Arten herausgefiltert, von denen mit einer nicht nur sehr geringen Wahrscheinlichkeit ein Vorkommen im Untersuchungsraum angenommen werden kann. Auf die Ausführungen in Planunterlage 12.1, Anlage 1 wird hierzu Bezug genommen. Gastvögel auf dem Durchzug oder als Wintergäste treten im Gebiet allenfalls gelegentlich auf, weil die Störwirkungen insb. durch die vorhandene Autobahn die Eignung angrenzender Wiesen- und Ackerflächen als Nahrungs- und Rasthabitat stark einschränken. Populationsrelevante Störungen solcher Vogelarten können ausgeschlossen werden.

Betroffene Vogelarten:

Kiebitz

Im Rahmen von Erhebungen wurden im Jahr 2007 in einem beidseits 500 m breiten Korridor an der A 92 zwischen der Überführung der GVS Kronwieden - Rimbach und dem BMW-Werk 12 Kiebitzpaare erfasst.

Eine erhebliche Beeinträchtigung der Habitataignung für den Kiebitz durch den nordöstlichen Ast der Anschlussstelle kann ausgeschlossen werden. Aufgrund der Lage zwischen den gehölzbestandenen Straßennebenflächen der A 92 und der Kreisstraße DGF 16 sowie dem Waldbestand im Nordosten hat dieser Bereich als Kiebitz-Habitat keine maßgebende Funktion.

Durch das Planvorhaben wird südlich der A 92 ein Ackergrundstück am Rand überbaut, das mit 2 Kiebitzpaaren besetzt war. Im Sinne einer „worst-case-Betrachtung“ wird angenommen, dass einer dieser Brutplätze aufgegeben wird und es somit durch das Planvorhaben zur Zerstörung einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte kommt. Als sog. vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für den Verlust wird das Grundstück Flnr. 1016, Gemarkung Lengthal, als Wiesenbrüterlebensraum umgestaltet und optimiert (A 1/CEF). Etwa die Hälfte (0,6 ha) der Ausgleichsfläche ist unter Berücksichtigung der örtlichen Situation (u. a. Abstand zur

A 92, bestehendes Feldgehölz im Nordwesten) uneingeschränkt als Habitat für den Kiebitz geeignet und wird als Ersatzlebensraum für den Kiebitz angesetzt. Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wird damit im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Eine von der Anschlussstelle ausgehende erhebliche Zunahme betriebsbedingter Störungen kann wegen der starken Vorbelastung durch die A 92 und die DGF 16 sowie wegen des erheblichen Lkw-Verkehrs südlich entlang der A 92 zwischen den einzelnen Betrieben des Industriegebietes ausgeschlossen werden.

Zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen erfolgt die Baufeldfreimachung außerhalb der Waldflächen und Gehölzbestände zwischen 15. August und 28./29. Februar (S 1). In Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung werden nach den örtlichen Erfordernissen Absperrungen und Bauzäune errichtet (S 2). Darüber hinaus werden die Anschlussrampen dicht mit Gehölzen bepflanzt um die betriebsbedingten Auswirkungen zu minimieren (G 1). Siehe hierzu auch die Nebenbestimmung A 3.3.4.

Blaukehlchen, Teichhuhn, Waldohreule

Diese Arten treten möglicherweise als Rast- und Brutvögel in der kleinflächigen Ufervegetation am Weiher nordöstlich der Anschlussstelle auf. Die Straßenbaumaßnahme greift in das Bruthabitat nicht ein. Auch eine erhebliche Zunahme der Störungen durch Lärm, Licht usw. ist wegen der dominierenden starken Vorbelastung insbesondere durch den Autobahnverkehr nicht zu erwarten.

Feldlerche

Der nächstgelegene Nachweis ist 1,2 km von der Anschlussstelle entfernt. Projektbedingt sind Brutplätze nicht unmittelbar betroffen (zu überbauende Flächen haben hohen Bewuchs oder sind anderweitig ungeeignet). Auch erhebliche Störungen durch Lärm, Licht usw. sind maßnahmebedingt wegen der starken Vorbelastung nicht zu erwarten.

Feldsperling, Goldammer

Diese Vogelarten sind im Untersuchungsgebiet verbreitet vorhanden. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen (z. B. Überbauung potenzieller Nahrungshabitate an Straßenböschungen) zeigen keine populationsrelevante unmittelbare Betroffenheit von Brutplätzen oder Zunahme der Störungsintensität. Entsprechend nutzbare Flächen entstehen im Zuge der Baumaßnahme neu.

Kuckuck

Kommt im Untersuchungsgebiet vor. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen (v. a. geringe Wirkungen auf das Brutvorkommen potenzieller Wirtsvögel) zeigen wegen der geringen Nutzungsintensität im Vorbelastungsraum der Autobahn keine populationsrelevante unmittelbare Betroffenheit von Brutplätzen oder Zunahme der Störungsintensität.

Rebhuhn

Diese Art wurde im Rahmen der Untersuchung nicht nachgewiesen. Möglicherweise als Rast- und Nahrungshabitat genutzte Straßenböschungflächen werden überbaut. Entsprechende Flächen entstehen aber wieder neu. Eine vorübergehende Vertreibung aus dem Baufeld hat keine relevanten Auswirkungen auf die Brutplätze oder die lokale Population im Isartal.

Wachtel

Im Untersuchungsgebiet unsterile Art. Für Brutversuche stehen im Umfeld des Vorhabens ausreichend Ausweichflächen zur Verfügung. Projektbezogen keine populationsrelevante unmittelbare Betroffenheit von Brutplätzen oder Zunahme der Störungsintensität.

Bei den genannten Arten kann unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutz- und Minimierungsmaßnahmen das Eintreten von Verbotstatbeständen (Schädigungs- und Störungsverbot) sicher ausgeschlossen werden.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL wurden im Wirkraum des Vorhabens nicht festgestellt und werden auch nicht vermutet.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

Wie vorstehend bereits erläutert, wird die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt. Insbesondere stehen weitere geeignete Nist- und Brutplätze oder Ruhestätten (VNP-Flächen sowie „wiesenbrütergerecht“ bewirtschaftete/hergerichtete Ausgleichsflächen für den Bau der

A 92) zur Verfügung. Zum Teil sorgt hierfür die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A 1 (CEF-Maßnahme).

Die Zulassung einer Ausnahme von den Verboten nach § 44 BNatSchG gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Soweit der **Bund Naturschutz** und der **Landesbund für Vogelschutz** das Vorhaben ablehnen, weil es in räumlicher Nähe zu international, national und regional bedeutenden Schutzgebieten nördlich der A 92 liegt und den Kohärenzziele entgegenwirkt, ist hierzu auf die vorstehenden Ausführungen zu verweisen. Das Vorhaben liegt außerhalb der Schutzgebiete. Erhebliche Auswirkungen auf diese Gebiete sind durch die geplante Verknüpfung der vorhandenen Autobahn A 92 mit der ebenfalls bereits bestehenden Kreisstraße DGF 16 nicht zu erwarten, weil durch das Planvorhaben die Verkehrsbelastungen weder auf der A 92 noch auf der DGF 16 nördlich der Autobahnanschlussstelle wesentlich zunehmen bzw. in der Größenordnung von regelmäßig zu erwartenden Verkehrsbelastungsschwankungen liegen werden.

2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Planunterlage 12 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil unter Nr. 4.2 der Unterlage 12.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den 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. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

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

2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12) verwiesen.

Die angespannten Verkehrsverhältnisse im Bereich Dingolfing können nachhaltig nur durch eine wirksame Entflechtung der Verkehrsströme über eine zusätzliche kurzwegige und leistungsfähige Anbindung an die Autobahn im Westen von Dingolfing verbessert werden. Die Planlösung ist zweckmäßig, weil sie eine sichere Führung der Hauptverkehrsströme am besten gewährleistet und dabei bereits bestehende Straßen weitgehend mit einbezieht. Der südlich der A 92 vorhandene Kreisverkehrsplatz, der die Verknüpfung mit der GVS Teisbacher Feld (künftige Kreisstraße DGF 16) sicherstellt, kann bei der Planlösung genauso wie das vorhandene Brückenbauwerk der DGF 16 über die A 92 unverändert beibehalten werden. Die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden damit minimiert.

2.3.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Die Schutz- und Minimierungsmaßnahmen sind in der Unterlage 12.1 beschrieben. Nach Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmöglichkeiten verbleiben bei der Realisierung des Vorhabens insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Überbauung von Wiesenbrüterlebensraum, insbesondere jener südlich der A 92, der im Jahr 2007 mit 2 Kiebitzpaaren besetzt war.
- Verlust und Versiegelung von Böden sowie Beeinträchtigung der an die Fahrbahn angrenzenden Böden durch Schadstoffeintrag
- Gefährdung der hoch anstehenden Grundwasservorkommen durch verkehrsbedingten Schadstoffeintrag

2.3.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Auch im Hinblick auf die Kompensationsverordnung ergibt sich hier kein Änderungsbedarf.

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

Vorliegend kann für die Beeinträchtigung des Naturhaushalts (Beeinträchtigung der Arten- und Biotopausstattung und der Naturgüter Boden und Wasser, Verlust von Lebensraum für den Kiebitz) vollständige Kompensation erfolgen. Das Landschaftsbild wird durch die Verknüpfung der bereits bestehenden, sich „höhenfrei“ kreuzenden Straßen nur gering beeinträchtigt. Als „vorgezogene“ Ausgleichsmaßnahme (A 1) ist die Anlage einer artenreichen Extensivwiese im SPA-Gebiet „Wiesenbrüteregebiete im Unteren Isartal“ vorgesehen. Das Grundstück Flnr. 1016, Gemarkung Lengthal, liegt nördlich der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-West. Die Fläche schließt an eine vorhandene extensiv bewirtschaftete Fläche an, die bereits Funktionen als Trittsteinbiotop in der Ackerlandschaft hat und für die Tierwelt Rückzugsraum darstellt.

Wie in Unterlage 12.1 des Plangeheftes unter Nr. 5. ermittelt, erfordert der Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen nach den o. g. Grundsätzen einen flächigen Ausgleich von 1,15 ha. Das Ausgleichserfordernis wird, wie oben bereits beschrieben, vor Beginn der Straßenbauarbeiten als sog. „vorgezogene“ Ausgleichsmaßnahme A 1, auf dem 11.544 m² großen Grundstück Flnr. 1016 erfüllt. Die Fläche wird zur Verbesserung des Lebensraumes des Kiebitz und anderer bodenbrütender Vogelarten, wie dem Großen Brachvogel, der Feldlerche und der Schafstelze sowie weiterer Arten der Agrarlandschaft umgestaltet und optimiert. Dazu wird Oberboden abgeschoben und die Fläche mit autochthonem Saatgut aus dem Isartal eingesät. In Teilbereichen werden flache Mulden angelegt, auf anderen Bereichen eine Ackerbrache. Die Fläche wird gehölzfrei gehalten. Mit der Fertigstellung der Maßnahme vor Baubeginn des Straßenbaus wird sichergestellt, dass die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhstätten des Kiebitz im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde bei der Wahl der Ausgleichsmaßnahmen Rücksicht genommen. Das benötigte Grundstück ist im Eigentum des Landkreises Dingolfing-Landau.

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 Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

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

In den Planunterlagen 1 und 12 wurden die Angaben zu den Himmelsrichtungen entsprechend den Hinweisen der **unteren Naturschutzbehörde** durch Roteintragungen berichtigt.

Die Vorhabensträger haben auf den Ausgleichsflächen (A) autochthones Saatgut zu verwenden. Die Auswahl der Spenderflächen ist mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Vorhabensträger haben ferner zugesagt, auch bei den Gestaltungsmaßnahmen (G) autochthones Pflanz- und Saatgut zu verwenden, soweit im Einzelfall solches Material in ausreichendem Umfang zur Verfügung steht. Die Gehölzartenliste und die Samenmischungen sind mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen (A 3.3.3).

Gemäß Nebenbestimmung A 3.3.8 haben die Vorhabensträger eine verantwortliche ökologische Baubegleitung zu bestellen und der unteren Naturschutzbehörde zu benennen.

Sie hat insbesondere auf die Einhaltung des Artenschutzes und die Durchführung der Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu achten und diese zu protokollieren. Die Protokolle sind der unteren Naturschutzbehörde zeitnah zur Kenntnis vorzulegen.

Die ordnungsgemäße Fertigstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist gemeinsam mit der unteren Naturschutzbehörde zu überprüfen.

Die technische Ausgestaltung der Planung sowie die Trassierung der geplanten Straße weist keine Elemente auf, die spezifische Fallenwirkungen für Vorkommen bedrohter Tierarten und damit erhebliche Beeinträchtigungen zur Folge hätten. Daher sind im landschaftspflegerischen Begleitplan über die Darstellung der Betroffenheit von Funktionsbeziehungen hinaus keine gesonderten Aussagen zur Fallenwirkung erforderlich. Das vom **Bund Naturschutz** geforderte Monitoring ist wegen der geringen Eingriffsintensität im Bereich der Anschlussstelle sowie wegen der Kontrolle durch die zu bestellende Umweltbaubegleitung nicht erforderlich.

Soweit der Bund Naturschutz und der **Landesbund für Vogelschutz** rügen, dass die vorliegenden Planunterlagen nicht vollständig wären und die Ausgleichsgrundsätze nicht der aktuellen Rechtslage entsprächen, darf ergänzend zu den vorherigen Ausführungen auf das Ergebnis der Prüfung durch die untere Naturschutzbehörde hingewiesen werden. Die Herleitung und die Ergebnisse der Eingriffsermittlung wurden durch die untere Naturschutzbehörde als sach- und fachgerecht bestätigt.

Die Vorhabensträger haben im Rahmen der Planaufstellung ihre Planung frühzeitig allen betroffenen Fachbehörden (Naturschutzbehörde, Wasserwirtschaftsamt usw.) bekannt gegeben und mit ihnen abgestimmt, wie es sinnvoller Planungspraxis entspricht. Die Verdächtigung, dass damit unsachliche Vorfestlegungen hinsichtlich der Stellungnahme im Verfahren verbunden sein könnten, ist nicht begründet.

Das Vorhaben steht den Aussagen des Landesentwicklungsprogrammes und des Arten- und Biotopschutzprogrammes für den Landkreis Dingolfing-Landau nicht entgegen. Die Ziele und Maßnahmen des Arten- und Biotopschutzprogrammes beziehen sich vorrangig auf die Wiesenbrüterflächen und die Fließgewässer im Bereich nördlich der A 92. Durch das Vorhaben sind weder diese Wiesenbrüterflächen noch die Fließgewässer betroffen. Aufgrund der geringen Flächeninanspruchnahme und der Vorbelastung durch die vorhandene Bundesautobahn sind auch keine Zielkonflikte mit potentiellen Neuschaffungsmaßnahmen gegeben.

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Beim planfestgestellten Vorhaben waren hierzu keine Entscheidungen zu treffen.

Auch die vermutete Kollision mit Bewirtschaftungsplanungen nach der Wasserrahmenrichtlinie ist beim Planvorhaben (Anschlussstelle) nicht festzustellen.

Soweit der **Bund Naturschutz** fordert zu prüfen, ob für die Straßengräben im Bereich der Autobahnanschlussstelle weitere Detailplanungen notwendig sind und die Unterlagen zu den Bodenverhältnissen und zum Wasserhaushalt zu ergänzen sind, ist auf die im Bereich der Autobahnanschlussstelle nur untergeordnete wasserwirtschaftliche Bedeutung der Straßenentwässerungsgräben hinzuweisen. Nach Art. 1 Abs. 2 BayWG sind die Bestimmungen des WHG und des BayWG auf solche Gräben nicht anzuwenden. Das Wasserwirtschaftsamt Landshut wurde als Fachbehörde beteiligt und ist mit der Planung einverstanden.

2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

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

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

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG mit Schreiben vom 5.1.2012 erklärt.

Die gutachtliche Stellungnahme des **Wasserwirtschaftsamtes Landshut** vom 3.1.2012 wurde fachlich berücksichtigt (A 4.3).

Die vom **Bund Naturschutz** geforderte weitergehende Behandlung des Niederschlagswassers ist fachlich weder begründet noch erforderlich.

2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

Für die Autobahnanschlussstelle, die „bestandsorientiert“ im Bereich der bestehenden Überführung der Kreisstraße DGF 16 über die A 92 geplant ist, werden einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen rund 4 ha Fläche (davon rund 1,6 ha im Privateigentum) benötigt. Die Querschnitte und die Fahrbahnbreiten sind im Hinblick auf die Verkehrsprognosen, Güter- und Schwerverkehrsanteile sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme verringert werden. Die naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme erfolgt auf einer Fläche des Landkreises. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

Über die Forderung des **Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Landau a. d. Isar**, nach Gestellung von Ersatzland in angemessener Entfernung, kann nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahmen sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen haben, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Für den am stärksten betroffenen Betrieb haben die Vorhabensträger Ersatzland angeboten (2.4.1.1).

Das vorhandene Feldwegenetz wird durch den Bau der Autobahnanschlussstelle nicht wesentlich verändert. Unterbrochene Verbindungen werden wieder geschlossen.

Die Vorhabensträger haben ferner sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten (A 3.5.2).

2.3.8 Kommunale Belange

Die **Stadt Dingolfing** und die **Gemeinde Loiching** sind mit der Planung einverstanden.

Die **Gemeinde Moosthenning** befürchtet eine erhebliche Zunahme des Verkehrs auf der Kreisstraße DGF 16 nördlich der neuen Autobahnanschlussstelle und eine erhöhte Lärmbelastung in der Ortsdurchfahrt Dornwang. Auch die Schulwegsicherheit werde beeinträchtigt. Gefordert werden Planungsüberlegungen für die Ableitung des Verkehrs nach Norden.

Nach der aktuellen amtlichen Verkehrszählung 2010 beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf der DGF 16 zwischen der DGF 10 in Dornwang und der St 2074 1.533 Kfz/Tag, davon 80 Fahrzeuge des Schwerverkehrs. Von einer erheblichen Verkehrszunahme auf der DGF 16 **nördlich der A 92** nach dem Bau der Autobahnanschlussstelle ist nach dem vorliegenden Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung Lang + Burkhardt, Ergänzung vom 16.8.2010, nicht auszugehen. Es ist durch Ziel- und Quellverkehr aus der dünn besiedelten nordwestlichen Region auf der DGF 16 in Dornwang eine Verkehrszunahme von etwa 400 Fahrten/Tag zu erwarten, weil die Anbindung an die Autobahn über Höfen dann kürzer ist als über Wörth a. d. Isar. Da mit dem zusätzlichen Autobahnanschluss sich aber das Verkehrsaufkommen im Bereich der Anschlussstelle Dingolfing-West und auf der St 2111 erheblich verringern und dadurch der Verkehrsfluss dort deutlich verbessern wird, wird die heutige „Abkürzungsverbindung“ über Dornwang stark an Attraktivität verlieren und insbesondere zu den Spitzenstunden keine Zeitersparnisse mehr bringen. Auch ein Großteil des Schwerverkehrs, der heute noch durch Dornwang fährt, um die überlastete St 2111 zu meiden (Fahrten zwischen dem BMW-Werk in Unterhollerau und zum Dynamikzentrum oder den „Fischerhallen“) wird sich deshalb auf die Route über die St 2111 und die A 92 bzw. die St 2074 „zurückverlagern“. Insgesamt betrachtet sind deshalb durch die Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen keine wesentlichen zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf der im Niederbayernvergleich durchschnittlich belasteten DGF 16 in der Ortschaft Dornwang zu erwarten.

Das gegenständliche Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen umfasst den Kreuzungsbereich A 92/DGF 16 und beginnt südlich der Autobahn A 92 am bestehenden Kreisverkehrsplatz DGF 16/GVS Teisbacher Feld. Der weiter südlich anschließende Abschnitt der DGF 16 mit der Kreuzung der Bahnlinie Landshut - Plattling liegt außerhalb des Planfeststellungsbereichs nach Fernstraßengesetz (FStrG). Die dort geplanten Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und zur Verkehrsentlastung des Bahnübergangs stehen im engen Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau und der Verlegung der DGF 16 auf die bestehende GVS Teisbacher Feld und sind deshalb in den Planunterlagen des parallel laufenden Planfeststellungsverfahrens nach dem BayStrWG enthalten. Über die Forderung nach einem Verzicht der geplanten Rückbaumaßnahmen an der DGF 16 im Bereich des best. Bahnüberganges kann deshalb in diesem Beschluss nach FStrG für die Autobahnanschlussstelle nicht entschieden werden. Nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens für die Kreisstraßenplanung ist vorgesehen, den bestehenden Bahnübergang zwar zu belassen, aber nur noch landwirtschaftlichen Verkehr der Anlieger, Hinterlieger, Bewirtschafter bestimmter Grundstücke, Rettungsdienste und Feuerwehr zuzulassen.

2.3.9 Sonstige öffentliche Belange

2.3.9.1 Träger von Versorgungsleitungen

Die im Bereich des Kreisverkehrsplatzes der DGF 16 südlich der A 92 bestehende Wasserleitung der **Stadtwerke Dingolfing** ist nach den Planunterlagen vom Bau der Autobahnanschlussstelle nicht unmittelbar betroffen. Die Vorhabensträger haben bei der Bauausführung auf die Wasserleitung Rücksicht zu nehmen (A 3.2.1). Der Baubeginn ist den Stadtwerken frühzeitig mitzuteilen (A 3.1.1).

Auf die bestehende Stromleitung der **E.ON Bayern AG** haben die Vorhabensträger Rücksicht zu nehmen. Die Anlage ist während der Baudurchführung zu sichern und in Betrieb zu halten. Die Detailplanung der ggf. notwendigen Leitungsanpassung ist rechtzeitig mit der E.ON Bayern AG abzustimmen (A 3.1.2 und 3.2.2).

Den Forderungen der **E.ON Netz GmbH** wird mit den Nebenbestimmungen A 3.1.3 und 3.2.3 entsprochen. Danach haben die Vorhabensträger auf das Fernmeldekabel der E.ON Netz GmbH Rücksicht zu nehmen und den Beginn der Bauarbeiten mind. 4 Wochen vorher der E.ON Netz GmbH mitzuteilen.

Die Vorhabensträger haben, wie beim Erörterungstermin zugesagt, der E.ON Detailpläne des Vorhabens zur Abstimmung evtl. notwendiger Anpassungsmaßnahmen am Fernmeldekabel nachgereicht. Die E.ON hat mitgeteilt, dass eine Verlegung der Leitung im ÖFW BWVNr. 104 (außerhalb des Anschlussringels entlang des südwestlichen Anschlussastes) sinnvoll wäre. Die Vorhabensträger sowie die Stadt Dingolfing als künftiger Eigentümer des Weges sind damit grundsätzlich einverstanden.

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten.

2.3.9.2 Denkmalschutz

Der Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen kann auch unter Berücksichtigung des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Das **Bayer. Landesamt für Denkmalpflege** hat im Anhörungsverfahren mitgeteilt, die Wahrscheinlichkeit sei sehr gering, dass im Bereich der bereits bestehenden Straßenkreuzung A 92/DGF 16 Bodendenkmäler angetroffen werden. Sollten im Zuge der Bauausführung dennoch Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die Nebenbestimmungen unter A 3.6.1 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 unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (A 3.1.4 und 3.6.1) vorgesehenen Maßgaben.

Die angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, von den Vorhabensträgern 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 Vorhabensträgern und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, die in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträgern und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die die Vorhabensträger keine Voruntersuchungen durchführen müssen (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

2.4 Private Einwendungen

2.4.1 Von den **Rechtsanwälten Labbé u. Partner, München**, vertretene Einwender

(Schreiben vom 12.1.2012, Nr. 13/sf - 1209/11-L)

Zu den für alle Mandanten erhobenen Einwendungen ist festzustellen:

Die **Antragsberechtigung des Landkreises Dingolfing-Landau** für das Planfeststellungsverfahren **ist gegeben**. Der Bau der Anschlussstelle erfolgt im Bereich der bestehenden Kreuzung der Kreisstraße DGF 16 mit der Autobahn A 92. Es handelt sich somit nach dem Kreuzungsrecht (§ 12 Abs. 2 FStrG) um eine Gemeinschaftsmaßnahme zwischen den beiden beteiligten Straßenbaulastträgern Bundesrepublik Deutschland und Landkreis Dingolfing-Landau.

Grundsätzlich sollen die Beteiligten in solchen Fällen eine Vereinbarung über die Abwicklung abschließen (Müller/Schulz, FStrG § 12 Rdnr. 69). Die Autobahndirektion Südbayern und der Landkreis Dingolfing-Landau haben vereinbart, dass der Landkreis Dingolfing-Landau bei der Planung und dem Genehmigungsverfahren für die Autobahnanschlussstelle A 92/DGF 16 die

Federführung übernimmt (schriftliche Vereinbarung vom 31.10./ 20.11.2007). Eine Kopie der Vereinbarung zwischen Bund und Landkreis sowie des entsprechenden Kreistagsbeschlusses wurde am Erörterungstermin übergeben).

In den Planunterlagen ist offengelegt, dass es sich um ein Änderungsvorhaben nach FStrG handelt und die Anschlussäste Teil der A 92 werden. Die Grunderwerbsunterlagen beziehen sich auf die jeweiligen Straßenbaulastträger.

Planrechtfertigung

Der Bau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, weil die bestehenden Anschlussstellen Dingolfing-West und Dingolfing-Ost allein nicht ausreichen um das vorhandene und künftig zu erwartende hohe Verkehrsaufkommen im Bereich Dingolfing leistungsfähig und verkehrssicher zu bewältigen. Über die neue Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen soll vor allem das in den letzten Jahren stark gestiegene Verkehrsaufkommen im Westen von Dingolfing aus den großen Wohn-, Gewerbe- und Industriegebieten der Stadt Dingolfing und der Gemeinde Loiching sowie aus dem südlich der Isar liegenden Gebiet des Landkreises Dingolfing-Landau (Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16) leistungsfähig und anwohnerverträglich auf kurzem Weg an die A 92 angebunden werden. Nach dem Gesamtkonzept soll das vorhandene Straßennetz im Bereich der bebauten Gebiete von Dingolfing, Loiching, Kronwieden, Höfen und Schönbühl spürbar entlastet und die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich verbessert werden. Durch die Entflechtung des Verkehrs und die Entlastungswirkung auf die bereits heute zeitweise stark überlastete Autobahnanschlussstelle Dingolfing-West im Zuge der ebenfalls überlasteten St 2111, mit gefährlichem Rückstau teilweise bis auf die durchgehende Autobahnfahrbahn, werden erhebliche positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit auf der A 92 sowie den Zubringerstraßen erwartet. Auch die höhengleiche Kreuzung der bestehenden Kreisstraße DGF 16 bei Höfen mit der Bahnlinie Landshut - Plattling kann durch die geplante Verkehrsverlagerung auf die aufzustufende Gemeindestraße (DGF 16neu) stark entlastet und damit die Verkehrssicherheit am Bahnübergang deutlich verbessert werden.

Aus diesem sinnvollen Gesamtkonzept ergibt sich aber nicht, dass durch den Bau der Anschlussstelle allein ein Planungstorso entstehen würde, denn die vorhandene Kreisstraße ist eine für die Autobahnbindung geeignete Straße (Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG) und die Grundsätze der Abschnittsbildung sind eingehalten.

Nach dem vorliegenden Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung und Städtebau Lang + Burkhardt, München, aus den Jahren 2005/2007, zuletzt aktualisiert am 5.5.2011, liegt das Nutzungspotenzial der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen nach Realisierung des Gesamtkonzeptes im Prognosejahr 2025 bei 12.600 Fahrzeugen/Tag. Durch die mit der geplanten zusätzlichen Autobahnbindung im Raum Dingolfing einhergehende Verkehrs-entflechtung werden in großen Teilen des bestehenden Straßennetzes erhebliche Entlastungseffekte eintreten. Die Verkehrssicherheit und die Qualität der Verkehrsabläufe werden insbesondere auch auf der A 92 deutlich verbessert. Im Prognosejahr werden die Anschlussstelle Dingolfing-West und die südlich anschließende St 2111 bis zur St 2074 im Vergleich zur „Nullvariante“ zwischen 25 und 30 % entlastet. Die St 2074 wird zwischen der St 2111 und der Ortsdurchfahrt Kronwieden um bis zu 55 % vom Verkehr entlastet. Diese Entlastungen dürften im Wesentlichen bereits bei der Inbetriebnahme der Anschlussstelle Dingolfing-Höfen eintreten. Mit Fertigstellung der Zubringerstraße DGF 8/DGF 16 wird zusätzlich der Verkehr auf der derzeitigen DGF 16 im Bereich Schönbühl im Vergleich zu Prognose-Nullfall um 65 % niedriger sein. Diese erheblichen Entlastungswirkungen durch die Verkehrsverlagerung hin zur neuen Autobahnanschlussstelle, insbesondere auch beim Schwerverkehr (täglich können bis zu 2.200 Lkw-Fahrten verlagert werden), von der eine Vielzahl von Anwohnern in den langgestreckten Ortsdurchfahrtsbereichen profitieren werden, ist ein wesentliches Planungsziel der unter B 1 näher beschriebenen Straßenbaumaßnahmen. Es handelt sich also um ein öffentliches Vorhaben zur Erfüllung der Aufgaben aus der Straßenbaulast (§ 3 FStrG, Art. 9 BayStrWG). Mit Straßenbau darf auch Strukturverbesserung betrieben werden (Numberger in Zeitler, BayStrWG Art. 38 Rdnr. 128). Dass eine Straße auch der Erschließung eines Gewerbegebietes dient, macht die Planung nicht zu einem privatnützigen Vorhaben (BayVGH vom 3.04.2013 Az. 8 AS 13.40018).

Für die verschiedenen Planvorhaben werden gleichzeitig Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz (Autobahnanschlussstelle A 92/DGF 16) und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (Zubringerstraßen DGF 8/DGF 16) durchgeführt.

Soweit die Kanzlei Labbé u. Partner für die Vorhaben ein einheitliches Genehmigungsverfahren fordert, darf auf die Ausführungen unter C 1.2 verwiesen werden.

In den parallel laufenden Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Niederbayern kann das Gesamtkonzept berücksichtigt werden und die Möglichkeit zur Durchführung beurteilt werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau hat in den letzten Jahren bereits erhebliche Investitionen in den Ausbau und die Ertüchtigung der Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 (Neubau der Isarbrücken Teisbach und Loiching) getätigt.

Die geforderten alternativen Lösungen, wie eine Verlängerung der Autobahnauf- und abfahrten der Anschlussstelle Dingolfing-West bzw. ein Ausbau der Anschlussstelle zu einem Kleeblatt, wären nicht zielführend (2.3.2.1). Durch die mit der zusätzlichen Autobahnanschlussstelle im Raum Dingolfing einhergehende Verkehrsentflechtung mit kurzwegiger Anbindung der Verkehrsströme an die Autobahn werden in großen Teilen des bestehenden Straßennetzes erhebliche Entlastungseffekte eintreten. Die Verkehrssicherheit und die Qualität der Verkehrsabläufe können insbesondere auch auf der A 92 deutlich verbessert werden. Die erheblichen Entlastungswirkungen durch die Verkehrsverlagerung, insbesondere auch beim Schwerverkehr, von der eine Vielzahl von Anwohnern in den langgestreckten Ortsdurchfahrtsbereichen profitieren werden, könnte durch die geforderte Ertüchtigung der Anschlussstelle Dingolfing-West nicht erreicht werden.

Einwendungen, die nur einzelne Mandanten betreffen:

2.4.1.1 **Einwender Nr. 201** (Ifd. Nrn. 5, 6 und 7 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 12.1.2012, Nr. 13/sf - 1209/11-L)

Der Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in Form der planfestgestellten Lösung vernünftigerweise geboten (2.2) und aus den bereits dargelegten Gründen zumutbar (2.3.2).

Für den Bau der Autobahnanschlussstelle werden aus den Ackerflächen Flnrn. 1071, 1072 und 1072/1, jeweils Gemarkung Teisbach, insgesamt 14.925 m² auf Dauer und 1.425 m² während der Baudurchführung als Arbeitsstreifen beansprucht. Diese Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden oder verringern. Insbesondere kann die Anschlussstelle aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs nicht, wie gefordert, außerhalb der Grundstücke errichtet werden. Die Anschlussstelle ist als diagonales halbes Kleeblatt mit Ausfahrten jeweils vor dem Brückenbauwerk der DGF 16 im Südwest- und im Nordost-Quadranten geplant, weil diese Lösung sicherstellt, dass die Haupt-Verkehrsbeziehungen (etwa 70 % Verkehrsanteil A 92 aus/in Richtung München und DGF 16 aus/in Richtung Süden) am günstigsten, verkehrssichersten und leistungsfähigsten (ohne Linksabbiegevorgänge) abgewickelt werden können. Die Details entsprechen dem notwendigen Standard. Die Fahrstreifenbreiten sowie die Straßenausrundungsradien der Ausfahrtrampen sind sachgerecht. Eine weitere Reduzierung des Ausbaustandards ist im Hinblick auf die notwendige Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der Autobahnanschlussstelle ebenfalls nicht vertretbar.

Bezogen auf die Flächenausstattung der GbR beträgt der Betriebsflächenverlust etwa 2 %. Geltend gemacht wurde, dass rund 7,5 % der Eigenfläche verloren gehen. Die Forderungen nach Bereitstellung von Ersatzland wären grundsätzlich auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren zu verweisen. Die Vorhabensträger haben jedoch wegen der nicht unerheblichen Grundinanspruchnahme und der Eingriffe in die Betriebsstrukturen im Planfeststellungsverfahren konkret das Grundstück Flnr. 943, Gemarkung Dingolfing, als Ersatzland angeboten. Mit dem etwa 2,5 ha großen Ersatzgrundstück in zumutbarer Entfernung können die Eingriffe durch das Straßenbauvorhaben wesentlich abgemildert und jedenfalls eine Existenzgefährdung vermieden werden.

Es ist außerdem festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen. Selbst wenn man also von einer Existenzgefährdung ausginge, käme ein Verzicht auf das Vorhaben oder eine flächenschonendere Ausgestaltung der Autobahnanschlussstelle nicht in Betracht, wie oben erläutert ist. Die Lage des Anschlussastes im südöstlichen Quadranten wäre aus den bereits dargelegten Gründen erheblich ungünstiger und würde ebenfalls private Eigentümer treffen.

Die verkehrliche Entlastung des Bahnüberganges bei Höfen ist aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten und möglich, weil über die Gemeindestraße (DGF 16neu) eine Verbindung zur St 2074 mit einer Straßenbrücke über die Bahn besteht. Deren Fahrbahn wird auf 7,50 m verbreitert. Um „Schleichverkehre“ auf der derzeitigen DGF 16 künftig zu

unterbinden, soll diese Straße nördlich des bestehenden Bahnüberganges abgestuft und teilweise zurückgebaut werden. Die Verbindung soll aber für den landwirtschaftlichen Verkehr zur notwendigen Erschließung der Grundstücke erhalten bleiben. Durch die Verkehrsverlagerungen auf die DGF 16neu ergeben sich auch spürbare Vorteile für den landwirtschaftlichen Verkehr, weil dieser künftig sicherer und leistungsfähiger ungestört vom Kfz-Verkehr abgewickelt werden kann. Die Abstufung der Kreisstraße wird im parallel laufenden Verfahren für die Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 behandelt.

2.4.1.2 **Einwender Nr. 202** (Ifd. Nrn. 8 und 9 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 12.1.2012, Nr. 13/sf - 1209/11-L)

Der Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (2.2) und aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (2.3.2).

Für den Bau der Autobahnanschlussstelle werden aus den Ackerflächen Flnrn. 1070 und 1070/1, beide Gemarkung Teisbach, insgesamt 620 m² auf Dauer und 375 m² während der Baudurchführung als Arbeitsstreifen beansprucht. Diese Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden oder verringern. Insbesondere kann die Anschlussstelle aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs nicht, wie gefordert, aus dem Besitzstand des Einwenders herausverlegt werden. Die Anschlussstelle ist als diagonales halbes Kleeblatt mit Ausfahrten jeweils vor dem Brückenbauwerk der DGF 16 im Südwest- und im Nordost-Quadranten geplant. Diese Lösung stellt sicher, dass die Haupt-Verkehrsbeziehungen (etwa 70 % Verkehrsanteil A 92 aus/in Richtung München und DGF 16 aus/in Richtung Süden) dabei wegen der zügigen, steigenden Ausfahrrampe der A 92 fahrdynamisch am günstigsten und am verkehrssichersten und leistungsfähigsten (ohne Linksabbiegevorgänge) abgewickelt werden können. Die Details entsprechen dem notwendigen Standard. Die Fahrstreifenbreiten sowie die Straßenausrundungsradien der Ausfahrampen sind sachgerecht. Eine weitere Reduzierung des Ausbaustandards ist im Hinblick auf die notwendige Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der Autobahnanschlussstelle nicht vertretbar.

Die verkehrliche Entlastung des Bahnüberganges bei Höfen ist aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten. Die Kreisstraße DGF 16 wird zwischen den bestehenden Kreisverkehren bei der neuen Autobahnanschlussstelle und bei Grüblhof an der St 2074 auf die vorhandene Gemeindeverbindungsstraße Teisbacher Feld verlegt. Hierzu wird die Fahrbahn der bestehenden GVS auf 7,50 m verbreitert. Der Zubringerverkehr zur Autobahn kann damit die Bahnlinie im Zuge der DGF 16neu verkehrssicher höhenfrei überqueren. Um Schleichverkehre auf der derzeitigen DGF 16 von der neuen Anschlussstelle in Richtung St 2074 zu unterbinden, wird diese Straße nördlich des bestehenden Bahnüberganges abgestuft. Die Verbindung bleibt aber für den landwirtschaftlichen Verkehr zur Erschließung der Grundstücke erhalten. Durch die Verkehrsverlagerungen auf die DGF 16neu ergeben sich auch spürbare Vorteile für den landwirtschaftlichen Verkehr, weil dieser künftig sicherer und leistungsfähiger ungestört vom Kfz-Verkehr abgewickelt werden kann. Die Abstufung der Kreisstraße wird im parallel laufenden Verfahren für die Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 behandelt.

2.4.1.3 **Einwender Nr. 203**

(Schreiben vom 12.1.2012, Nr. 13/sf - 1209/11-L)

Der Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (2.2).

Von einer erheblichen Verkehrszunahme auf der DGF 16, insbesondere in Dornwang, nördlich der A 92 nach Verkehrsfreigabe der Autobahnanschlussstelle ist nicht auszugehen. Nach dem vorliegenden Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung Lang + Burkhardt, insbesondere der Ergänzung vom 16.8.2010, ist zwar durch Ziel- und Quellverkehr aus der dünn besiedelten nordwestlichen Region auf der DGF 16 in Dornwang eine Verkehrszunahme von etwa 400 Fahrten/Tag zu erwarten, weil die Anbindung an die Autobahn über Höfen dann kürzer ist als über Wörth a. d. Isar. Mit dem zusätzlichen Autobahnanschluss wird sich aber das Verkehrsaufkommen im Bereich der Anschlussstelle Dingolfing-West und auf der St 2111 erheblich verringern und dadurch der Verkehrsfluss dort deutlich verbessern. Durch die Verringerung der Wartezeiten wird die heutige Abkürzungsverbindung über Dornwang stark an Attraktivität verlieren und insbesondere zu den Spitzenstunden keine Zeitersparnisse mehr bringen. Deshalb ist damit zu rechnen, dass ein Großteil des Schwerverkehrs, der heute durch Dornwang fährt, um die überlastete

St 2111 zu meiden (Fahrten zwischen dem BMW-Werk in Unterhollerau und dem Dynamikzentrum oder den „Fischerhallen“) sich auf die Route über die St 2111 und die A 92 bzw. die St 2074 „zurückverlagern“ wird. Insgesamt betrachtet sind deshalb durch die Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen keine wesentlichen zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf der DGF 16 in der Ortschaft Dornwang zu erwarten.

Die von der Dornwanger Bürgerinitiative hilfsweise geforderten Ortsumfahrungen von Dornwang, sowohl in östlicher wie auch in westlicher Richtung, sind keine notwendigen Folgemaßnahmen des Planvorhabens und getrennt zu betrachten. Die beim Erörterungstermin vorgetragenen Bedenken gegen die Verkehrsbeobachtungen durch die Polizeiinspektion Dingolfing in Dornwang (Durchführung in Winterwoche, schlechte Witterung, Schulbusverkehr teilweise außerhalb der Beobachtungszeiten) können an der vorstehenden grundsätzlichen Beurteilung nichts ändern. Wie vom Landkreis Dingolfing-Landau beim Erörterungstermin angedeutet wurde, müssten entsprechende Maßnahmen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geklärt werden.

Für das Gesamtplanungskonzept werden gleichzeitig Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz (Autobahnanschlussstelle A 92/DGF 16) und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (Zubringerstraßen DGF 8/DGF 16) durchgeführt. Soweit für die Vorhaben ein einheitliches Genehmigungsverfahren gefordert wird, darf zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen unter 1.2 und 2.4.1 verwiesen werden.

2.4.2 **Sammeleinwand Dornwang**, Einwender Nr. 1000

(Schreiben vom 7.12.2011 und 11.1.2012)

Der Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist aus Gründen des Gemeinwohls vernünftigerweise geboten, weil die bestehenden Anschlussstellen Dingolfing-West und Dingolfing-Ost allein nicht ausreichen um das vorhandene und künftig zu erwartende hohe Verkehrsaufkommen im Bereich der Stadt Dingolfing leistungsfähig und verkehrssicher zu bewältigen. Über die neue Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen soll vor allem das in den letzten Jahren stark gestiegene Verkehrsaufkommen im Westen von Dingolfing aus den großen Wohn-, Gewerbe- und Industriegebieten der Stadt Dingolfing und der Gemeinde Loiching sowie aus dem südlich der Isar liegenden Gebiet des Landkreises Dingolfing-Landau (Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16) leistungsfähig und anwohnerverträglich auf kurzem Weg an die A 92 angebunden werden. Nach dem Gesamtkonzept soll das vorhandene Straßennetz im Bereich der bebauten Gebiete von Dingolfing, Loiching, Kronwieden, Höfen und Schönbühl spürbar entlastet und die Lärm- und Abgassituation für die Anwohner erheblich verbessert werden. Durch die Entflechtung des Verkehrs und die Entlastungswirkung auf die bereits heute teilweise stark überlastete Autobahnanschlussstelle Dingolfing-West im Zuge der ebenfalls überlasteten St 2111, mit gefährlichem Rückstau teilweise bis auf die durchgehende Autobahnfahrbahn, werden erhebliche positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit erwartet. Auch der Bahnübergang der bestehenden Kreisstraße DGF 16 bei Höfen mit der Bahnlinie Landshut - Plattling kann durch die geplante Verkehrsverlagerung auf die bisherige Gemeindestraße (DGF 16neu) stark entlastet werden.

Nach dem Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung und Städtebau Lang + Burkhardt, München, aus den Jahren 2005/2007, zuletzt aktualisiert am 5.5.2011, liegt das Nutzungspotenzial der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen nach Realisierung des Gesamtkonzeptes im Prognosejahr 2025 bei 12.600 Fahrzeugen/Tag. Durch die mit ihr verbundene Verkehrsentflechtung werden in großen Teilen des bestehenden Straßennetzes erhebliche Entlastungseffekte eintreten. Die Verkehrssicherheit und die Qualität der Verkehrsabläufe werden insbesondere auch auf der A 92 deutlich verbessert. Im Prognosejahr wird die Anschlussstelle Dingolfing-West mit der südlich anschließenden St 2111 bis zur St 2074 im Vergleich zur „Nullvariante“ zwischen 25 und 30 % (bis zu 8.000 Kfz/Tag) entlastet. Die St 2074 wird zwischen dem Kreisverkehrsplatz Grüblhof und der Ortsdurchfahrt Kronwieden um bis zu 9.000 Kfz/Tag (55 %) vom Verkehr entlastet. Diese Entlastungen dürften im Wesentlichen bereits bei der Inbetriebnahme der Anschlussstelle Dingolfing-Höfen eintreten. Mit Fertigstellung der Zubringerstraße DGF 8/DGF 16 wird der Verkehr auf der derzeitigen DGF 16 im Bereich Schönbühl im Vergleich zu Prognose-Nullfall um 65 % niedriger sein. Diese erheblichen Entlastungswirkungen durch die Verkehrsverlagerungen hin zur neuen Autobahnanschlussstelle, insbesondere auch beim Schwerverkehr, von der eine Vielzahl von Anwohnern in den langgestreckten Ortsdurchfahrtbereichen profitieren werden, ist ein wesentliches Planungsziel der Straßenbaumaßnahmen.

Mit einer erheblichen Verkehrszunahme auf der DGF 16 nördlich der A 92 nach dem Bau der Autobahnanschlussstelle ist nach dem Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung Lang + Burkhardt, mit Ergänzung vom 16.8.2010, nicht zu rechnen. Durch Ziel- und Quellverkehr aus der dünn besiedelten nordwestlichen Region ist auf der DGF 16 in Dornwang eine Verkehrszunahme von etwa 400 Fahrten/Tag (Ottending, Dreifaltigkeitsberg, Weng) zu erwarten, weil die Anbindung an die Autobahn über Höfen dann kürzer ist als über Wörth a. d. Isar. Mit dem zusätzlichen Autobahnanschluss wird sich aber das Verkehrsaufkommen im Bereich der Anschlussstelle Dingolfing-West und auf der St 2111 erheblich verringern und dadurch der Verkehrsfluss dort deutlich verbessern. Es ist deshalb zu erwarten, dass wegen der damit verbundenen Verringerung der Wartezeiten die heutige „Abkürzung“ über Dornwang stark an Attraktivität verlieren wird. Auch ein Großteil des Schwerverkehrs, der heute durch Dornwang fährt, um die überlastete St 2111 zu meiden (Fahrten zwischen dem BMW-Werk in Unterhollerau und zum Dynamikzentrum oder den „Fischerhallen“) wird sich deshalb nach Beurteilung des Verkehrsgutachters - auch bei Berücksichtigung der 800 m längeren Fahrstrecke sowie der vorhandenen Ampelanlagen an der Anschlussstelle Dingolfing-West und der Kreuzung St 2111/St 2074 - auf die Route über die St 2111 und die A 92 bzw. die St 2074 „zurückverlagern“. Insgesamt betrachtet, sind deshalb durch die Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen keine wesentlichen zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf der DGF 16 (die Verkehrsbelastung beträgt laut amtlicher Verkehrszählung 2010 1.533 Kfz/Tag, davon 80 Kfz Schwerverkehr) in der Ortschaft Dornwang zu erwarten. Der von den Einwendern geforderte Rückbau der Kreisstraße DGF 16 zwischen der Autobahnanschlussstelle und Dornwang bzw. eine Verkehrsberuhigung der Straße mit Sperrung für den Schwerverkehr oder sogar für den gesamten Kfz-Verkehr, kann wegen der sicherzustellenden Netzfunktion der Kreisstraße nicht erwartet werden. Die hilfsweise geforderten Ortsumfahrungen von Dornwang sind keine notwendigen Folgemaßnahmen des Anschlussstellenbaus, müssten also in eigenen Planungsverfahren behandelt werden.

Für die Planvorhaben an der Autobahn und den Kreisstraßen DGF 8 und DGF 16 werden gleichzeitig Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz (Autobahnanschlussstelle A 92/DGF 16) und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (Zubringerstraßen DGF 8/DGF 16) bei der Regierung von Niederbayern durchgeführt. Ein einheitliches Genehmigungsverfahren ist nicht geboten. Es darf zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen unter 1.2 und 2.4.1 verwiesen werden.

Im parallel laufenden Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG hat sich gezeigt, dass einer Verwirklichung der Zubringerstraßen keine grundsätzlich unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen. Die geplante Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen wird mit dem vorhandenen Straßennetz im Westen von Dingolfing über die bestehende Kreisstraße DGF 16 sowie die Gemeindeverbindungsstraße von der DGF 16 zur St 2074 verknüpft sein. Beide Straßenverbindungen sind dazu geeignet, den Verkehr aus den großen Wohn-, Gewerbe- und Industriegebieten der Stadt Dingolfing und der Gemeinde Loiching sowie aus dem südlich der Isar liegenden Gebiet des Landkreises Dingolfing-Landau zur A 92 zu führen, so dass der Bau der Autobahnanschlussstelle und der Ausbau/Neubau der Zubringerstraßen nicht zwingend voneinander abhängig sind.

Die vorgeschlagenen alternativen Lösungen, wie eine Verlängerung der Autobahnauf- und abfahrten der Anschlussstelle Dingolfing-West bzw. ein Ausbau dieser Anschlussstelle zu einem „Kleeblatt“, wären nicht zielführend (vorstehend 2.3.2), weil die erheblichen Entlastungswirkungen durch die Verkehrsverlagerung hin zur neuen Autobahnanschlussstelle, insbesondere auch beim Schwerverkehr (täglich können bis zu 2.200 Lkw-Fahrten verlagert werden), von der eine Vielzahl von Anwohnern in den langgestreckten Ortsdurchfahrtsbereichen profitieren werden, in keiner Weise erreicht werden könnten.

Die von den Einwendern geäußerten Zweifel an der Aussagekraft des Verkehrsgutachtens sind unbegründet. Insbesondere wurden vom Gutachter bei der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 u. a. neben einem Vollbetrieb des Dynamikzentrums die im Bau befindlichen Gewerbegebiete mit unterschiedlichen Nutzungen an der St 2074 (ca. 45 ha) und auch das aus Rimbach zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen auf der DGF 16 sowie das Verkehrsaufkommen aus der verstärkten Nutzung des Westtors des BMW-Werkes angemessen berücksichtigt.

2.4.3 **Einwender Nr. 7000**

(Schreiben vom 1.1.2012)

Der Neubau der Autobahnanschlussstelle Dingolfing-Höfen ist in Form der planfestgestellten Lösung vernünftigerweise geboten (2.2), weil nur dadurch die Verkehrssicherheit und die Qualität der Verkehrsabläufe auf der A 92 und den Zubringerstraßen durch die Verkehrsverlagerung, insbesondere auch beim Schwerverkehr, erheblich verbessert werden können.

Der geforderte Ausbau der Anschlussstelle Dingolfing-West zu einem Kleeblatt wäre nicht zielführend (2.3.2). Durch die mit der geplanten zusätzlichen Autobahnanschlussstelle im Raum Dingolfing einhergehende Verkehrsentflechtung mit kurzwegiger Anbindung der Verkehrsströme an die Autobahn werden in großen Teilen des bestehenden Straßennetzes erhebliche Entlastungseffekte eintreten.

Ein Ausbau der Kreisstraße DGF 10 nördlich der A 92 in Richtung Kreuzung Unterthollerau/Gewerbepark Oberes Feld ist keine notwendige Folgemaßnahme des Baus der Anschlussstelle. Auf der DGF 16 nördlich der A 92 muss nach dem Bau der Autobahnanschlussstelle laut dem Verkehrsgutachten des Büros für Verkehrsplanung Lang + Burkhardt, mit Ergänzung vom 16.8.2010, nicht mit einer erheblichen Verkehrszunahme gerechnet werden. Es ist zwar durch Ziel- und Quellverkehr aus der dünn besiedelten nordwestlichen Region auf der DGF 16 in Dornwang eine Verkehrszunahme von etwa 400 Fahrten/Tag (Ottending, Dreifaltigkeitsberg, Weng) zu erwarten, weil die Anbindung an die Autobahn über Höfen dann kürzer sein wird als über Wörth a. d. Isar. Mit dem zusätzlichen Autobahnanschluss wird sich aber das Verkehrsaufkommen im Bereich der Anschlussstelle Dingolfing-West und auf der St 2111 erheblich verringern und dadurch der Verkehrsfluss dort deutlich verbessern, so dass die heutige „Abkürzung“ über Dornwang stark an Attraktivität verlieren und insbesondere zu den Spitzenstunden keine Zeitersparnisse mehr bringen wird. Auch ein Großteil des Schwerverkehrs, der heute durch Dornwang fährt, um die überlastete St 2111 zu meiden (Fahrten zwischen dem BMW-Werk in Unterthollerau und zum Dynamikzentrum oder den „Fischerhallen“) wird sich deshalb auf die Route über die St 2111 und die A 92 bzw. die St 2074 „zurückverlagern“.

2.5 **Gesamtergebnis**

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

2.6 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

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

3. **Kostenentscheidung**

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich erhoben werden. Sie 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 sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Beschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird.

Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechtigte Person oder Organisation sein.

Landshut, 27.6.2013
Regierung von Niederbayern

gez.
Dr. Helmut Graf
Regierungsvizepräsident

Hinweis zur Auslegung des Plans

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