

Aktenzeichen: 32-4354.21-23/B20

## **Regierung von Niederbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

## **Bundesstraße 20** **Straubing - Cham**

**Ausbau zwischen Wolferszell und Ascha**  
**(3. Fahrstreifen, 2+1 - Querschnitt)**  
**Abschnitt 1940, Station 0,333 bis Abschnitt 1940, Station 3,621**

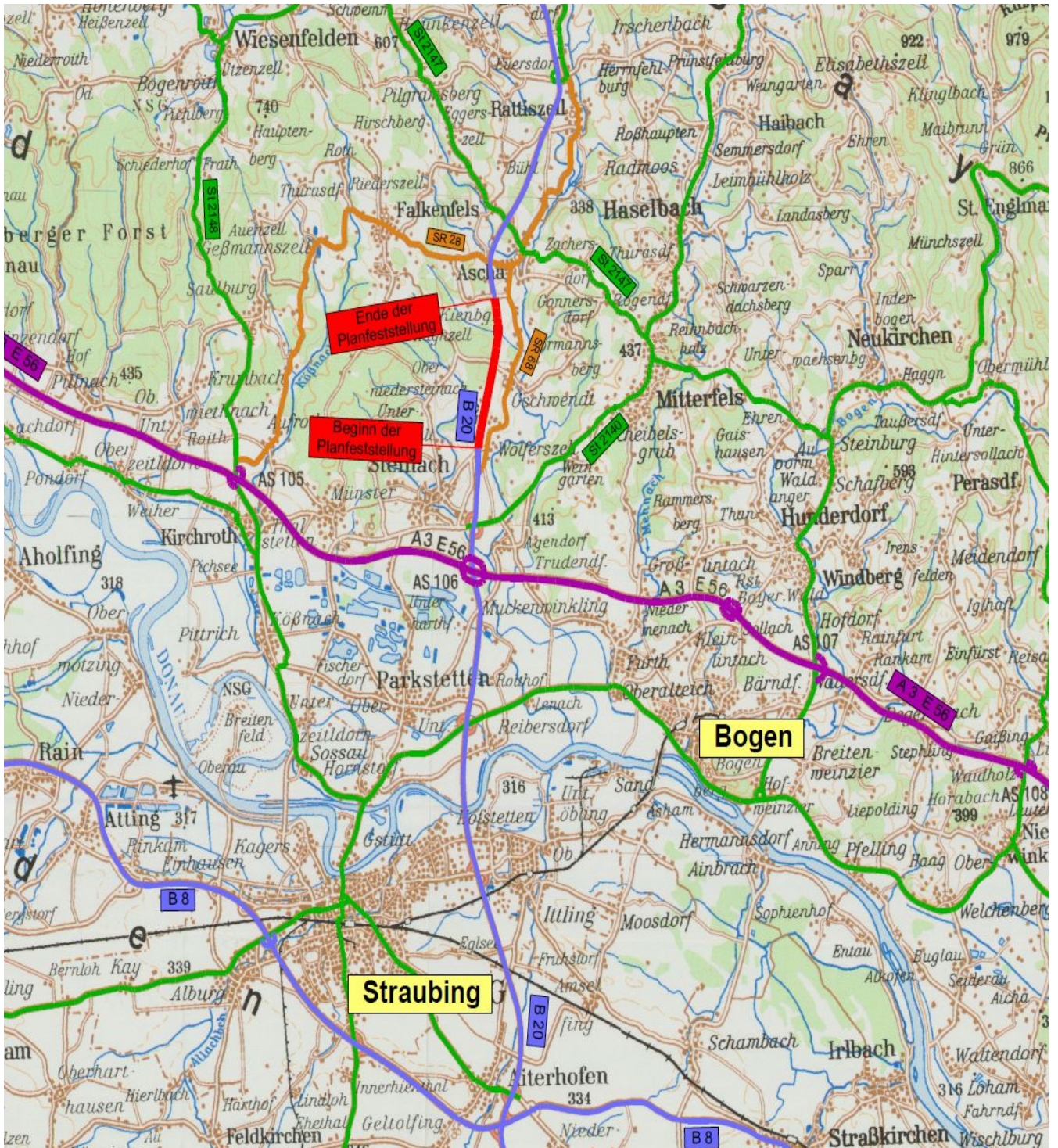
Landshut, 15.12.2011

## Inhaltsverzeichnis

<b>Deckblatt</b> .....	<b>1</b>
<b><u>Inhaltsverzeichnis</u></b> .....	<b>2</b>
<b><u>Skizze des Vorhabens</u></b> .....	<b>4</b>
<b><u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u></b> .....	<b>5</b>
<b>A <u>Tenor</u></b> .....	<b>7</b>
1. <b><u>Feststellung des Plans</u></b> .....	<b>7</b>
2. <b><u>Festgestellte Planunterlagen</u></b> .....	<b>7</b>
3. <b><u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u></b> .....	<b>8</b>
3.1 <b>Unterrichtungspflichten</b> .....	<b>8</b>
3.2 <b>Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung</b> .....	<b>8</b>
3.3 <b>Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)</b> .....	<b>9</b>
3.4 <b>Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz</b> .....	<b>9</b>
3.5 <b>Verkehrslärmschutz</b> .....	<b>10</b>
3.6 <b>Landwirtschaft</b> .....	<b>10</b>
3.7 <b>Sonstige Nebenbestimmungen</b> .....	<b>10</b>
3.7.1 <b>Bodendenkmäler</b> .....	<b>10</b>
3.7.2 <b>Fischerei</b> .....	<b>11</b>
3.8 <b>Zusagen des Vorhabensträgers</b> .....	<b>11</b>
4. <b><u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u></b> .....	<b>11</b>
4.1 <b>Gegenstand/Zweck</b> .....	<b>11</b>
4.2 <b>Plan</b> .....	<b>12</b>
4.3 <b>Erlaubnisbedingungen und -auflagen</b> .....	<b>12</b>
4.3.1 <b>Rechtsvorschriften</b> .....	<b>12</b>
4.3.2 <b>Einleitungsmengen</b> .....	<b>12</b>
4.3.3 <b>Bauausführung</b> .....	<b>12</b>
4.3.4 <b>Betrieb und Unterhaltung</b> .....	<b>13</b>
4.3.5 <b>Anzeigepflichten</b> .....	<b>13</b>
5. <b><u>Straßenrechtliche Verfügungen</u></b> .....	<b>13</b>
6. <b><u>Entscheidungen über Einwendungen</u></b> .....	<b>14</b>
7. <b><u>Kostenentscheidung</u></b> .....	<b>14</b>
<b>B <u>Sachverhalt</u></b> .....	<b>15</b>
1. <b><u>Beschreibung des Vorhabens</u></b> .....	<b>15</b>
2. <b><u>Vorgängige Planungsstufen</u></b> .....	<b>15</b>
3. <b><u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u></b> .....	<b>15</b>
<b>C <u>Entscheidungsgründe</u></b> .....	<b>17</b>
1. <b><u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u></b> .....	<b>17</b>
1.1 <b>Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)</b> .....	<b>17</b>
1.2 <b>Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen</b> .....	<b>17</b>

<b>2. <u>Materiell-rechtliche Würdigung</u></b> .....	<b>18</b>
<b>2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b> .....	<b>18</b>
<b>2.2 Abschnittsbildung</b> .....	<b>18</b>
<b>2.3 Planrechtfertigung</b> .....	<b>18</b>
<b>2.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b> .....	<b>18</b>
2.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	18
2.4.2 Planungsvarianten .....	19
2.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt).....	19
2.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz .....	19
2.4.4.1 Verkehrslärmschutz.....	19
2.4.4.1.1 § 50 BImSchG .....	20
2.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge .....	20
2.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung.....	21
2.4.4.1.4 Ergebnis .....	21
2.4.4.2 Schadstoffbelastung.....	22
2.4.4.3 Bodenschutz.....	23
2.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege .....	23
2.4.5.1 Verbote .....	23
2.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen .....	23
2.4.5.1.2 Artenschutz .....	24
2.4.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange .....	30
2.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	31
2.4.5.3.1 Eingriffsregelung .....	31
2.4.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen .....	31
2.4.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen .....	32
2.4.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung .....	33
2.4.6 Gewässerschutz .....	34
2.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung .....	34
2.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse.....	34
2.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang .....	35
2.4.8 Belange der Gemeinden Steinach und Ascha sowie des Landkreises Straubing-Bogen (als Straßenbaulastträger) .....	36
2.4.9 Sonstige öffentliche Belange .....	38
2.4.9.1 Träger von Versorgungsleitungen.....	38
2.4.9.2 Denkmalschutz.....	38
2.4.9.3 Fischerei.....	39
2.4.9.4 Bundeswehr .....	39
2.4.9.5 Jagd.....	39
<b>2.5 Private Einwendungen</b> .....	<b>40</b>
<b>2.6 Gesamtergebnis</b> .....	<b>42</b>
<b>2.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen</b> .....	<b>42</b>
<b>3. <u>Kostenentscheidung</u></b> .....	<b>42</b>
<b><u>Rechtsbehelfsbelehrung</u></b> .....	<b>42</b>
<b><u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u></b> .....	<b>43</b>

## Skizze des Vorhabens



## 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
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer

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

Aktenzeichen: 32-4354.21-23/B20

**Vollzug des FStrG;  
B 20 Straubing - Cham;  
Ausbau zwischen Wolferszell und Ascha (3. Fahrstreifen, 2+1 - Querschnitt)  
von Abschnitt 1940, Station 0,333 bis Abschnitt 1940, Station 3,621 im Gebiet der  
Gemeinden Steinach und Ascha, Landkreis Straubing-Bogen**

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Tenor**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Ausbau der Bundesstraße 20 zwischen Wolferszell und Ascha von Abschnitt 1940, Station 0,333 bis Abschnitt 1940, Station 3,621 mit den aus Ziffern 3 und 4 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und 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 folgende Unterlagen:

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	Erläuterungsbericht vom 27.8.2010, mit Roteintragungen	
2, Blatt 1	Übersichtskarte vom 27.8.2010 (nachrichtliche Anlage)	1 : 100.000
3, Blatt 1	Übersichtslageplan vom 27.8.2010, mit Roteintragungen	1 : 5.000
4, Blatt 1	Übersichtshöhenplan vom 27.8.2010, mit Roteintragungen	1 : 5.000/500
6, Blatt 1	Straßenquerschnitt vom 27.8.2010	1 : 50
7.1, Blatt 1 - 4	Lageplan vom 27.8.2010, mit Roteintragungen	1 : 1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis vom 27.8.2010, mit Roteintragungen	
7.3, Blatt 1	Lageplan zu den straßenrechtlichen Verfügungen vom 27.8.2010, mit Roteintragungen	1 : 5.000
11.1	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen, Deckblattfassung vom 29.6.2011	
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil vom 27.8.2010, mit Roteintragungen	
12.2, Blatt 1 - 2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 27.8.2010	1 : 2.500

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
12.3, Blatt 1 - 3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 27.8.2010, mit Roteintragungen	1 : 1.000
12.4	Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vom 27.8.2010, mit Roteintragungen	
13.1	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Tatbeständen - Textteil vom 27.8.2010, mit Roteintragungen und Ergänzungen vom 6.9.2011 sowie Plan Regenrückhaltebecken vom 6.9.2011	
13, Blatt 1 - 4	Lageplan der Einzugsgebiete vom 27.8.2010, mit Roteintragungen	1 : 1.000
14.1, Blatt 1 - 3	Grunderwerbsplan vom 27.8.2010, mit Roteintragungen	1 : 1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 27.8.2010	

Die Unterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Passau, vom Ingenieurbüro Sehlhoff, Vilsbiburg sowie vom Landschaftsbüro Pirkl-Riedel-Theurer, Landshut, erstellt.

### 3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

#### 3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 dem **Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege**, Praktische Denkmalpflege: Archäologische Denkmäler, Stabsstelle Lineare Projekte, Hofgraben 4, 80539 München, mindestens zwei Monate vor Beginn der Erdarbeiten (insb. auch im Bereich von Anwandwegen, Rückhaltebecken sowie der Ausgleichsflächen), damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

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

3.1.2 der **Deutschen Telekom**, Ressort Produktion Technische Infrastruktur, Bajuwarenstraße 4, 93053 Regensburg, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei der zuständigen Stelle der Telekom einzuholen sind (Einweisung durch Deutschen Telekom, Ressort Produktion Technische Infrastruktur in Deggendorf, mailto: Einweisung-PTI12.Regensburg@Telekom.de) und die Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist.

3.1.3 der **E.ON Bayern AG**, Netzcenter Vilshofen, Bahnhofstraße 3, 94474 Vilshofen, mindestens sechs Monate vor Baubeginn, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.4 den **Fischereiberechtigten** der betroffenen Gewässer (mindestens 2 Wochen vorher), damit diese die notwendigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können.

#### 3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

3.2.1 Der Vorhabensträger hat die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) zu beachten.

3.2.2 Der bestehende Wildschutzzaun entlang der B 20 ist während der Bauzeit funktionstüchtig aufrechtzuerhalten und nach Abschluss der Bauarbeiten dauerhaft wiederherzustellen.



3.2.3 Vor Beginn der Erdarbeiten sind wirksame Sand- und Schlammfänge zu errichten und bis zur Befestigung aller Böschungen wirksam zu erhalten.

3.2.4 Die Böschungen sind unverzüglich nach Beendigung der Erdarbeiten durch standortgerechte Bepflanzung vor Abschwemmungen zu sichern.

3.2.5 Bei Betonarbeiten darf keine Betonschlempen oder Wasser mit pH-Werten über 8,5 in Gewässer eingeleitet werden.

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

3.3.1 Bei den Verlängerungen der Bauwerke für die Gewässerkreuzungen ist insbesondere auch auf die ökologische Durchgängigkeit der Gewässer zu achten. Ein möglichst durchgängiges Sohlssubstrat ist einzubringen. Abstürze am Auslauf sind zu vermeiden. Sich neu bildende Sohlabstürze sind im Rahmen der Unterhaltung zu beseitigen. Die Auslaufbereiche mit anschließendem Ufer sind erosionsicher auszubilden. Die Detailplanung ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf und der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

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

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

3.4.2 Wegen der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme bei der Anbindung des öFW Bauwerksverzeichnis Nr. 8 (Flnr. 1672, Gemarkung Agendorf) an den Spitalweg mit einer Längsneigung von max. 15 % (Zusage des Vorhabensträgers A 3.8.4), ist die Ausgleichsfläche A 3 bei Ramling um 350 m<sup>2</sup> auf 4.350 m<sup>2</sup> zu vergrößern.

3.4.3 Baufeldfreimachung, Baumfällarbeiten und Gehölzrodungen (auch im Waldbereich) sowie Eingriffe in Hecken usw. sind nur in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar vorzunehmen. Durch Kontrollen unmittelbar vor Baubeginn ist sicherzustellen, dass keine artenschutzrechtlichen Verbote verwirklicht werden.

3.4.4 Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde umzusetzen. Die ordnungsgemäße Fertigstellung der Maßnahmen ist gemeinsam mit der unteren Naturschutzbehörde zu überprüfen. Eine Kopie des Abnahmeprotokolls ist der Planfeststellungsbehörde zu übersenden.  
Die zum Ausgleich vorgesehenen Grünlandflächen sind zumindest in einer Qualität herzustellen, die der Biotopkartierung oder FFH-Lebensraumtypen entspricht.

3.4.5 Der Vorhabensträger hat eine verantwortliche ökologische Baubegleitung zu bestellen und der unteren Naturschutzbehörde zu benennen. Diese hat insbesondere auf die Durchführung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen zu achten. Für einzelne Arbeiten (z. B. Kontrolle auf Vorkommen von Bachmuschel oder Edelkrebs) sind entsprechend ausgebildete Fachleute vorzusehen.

3.4.6 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiootope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden. In den übrigen (unbedenklichen) Bereichen ist es gestattet, Erdwälle zur Abschirmung von Wohngebäuden in angemessenem Umfang aufzuschütten.

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

3.4.7 Im Umfeld der Rückhaltebecken sind in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde durch Einbringen von Stein- und Sandhaufen sowie von Wurzelstöcken zusätzliche Fortpflanzungs- und Überwinterungshabitate für Zauneidechsen anzulegen.

3.4.8 Bei Anpflanzungen und Ansaaten auf Kompensationsflächen ist autochthones Pflanz- und Saatgut zu verwenden. Die Maßnahmen sind mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

3.4.9 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 Kontroll- und, falls erforderlich, Gegenmaßnahmen sind zu ergreifen. Außerdem ist das Einwandern von ausbreitungsstarken Neophyten in angrenzende Lebensräume (insb. Biotopflächen) zu verhindern.

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

3.4.11 Die für Kompensationsmaßnahmen festgesetzten Flächen sowie Änderungen an bisher bereits bestehenden Ausgleichsflächen sind gemäß Art. 9 BayNatSchG dem Bayerischen Landesamt für Umwelt für das Ökoflächenkataster zu melden.

### **3.5 Verkehrslärmschutz**

3.5.1 Für die Straßenoberfläche der Bundesstraße 20 ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes DStrO von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

### **3.6 Landwirtschaft**

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

3.6.2 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.

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

3.6.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.6.5 Bei allen Erdbewegungen sind Ober- und Unterboden getrennt zu lagern.

3.6.6 Soweit geeignete Flächen zur Verfügung stehen, ist überschüssiger Oberboden auf landwirtschaftlich genutzten Flächen aufzubringen. Große Schichtdicken sind dabei zu vermeiden. Eine Verbesserung der Bodenqualität ist anzustreben.

3.6.7 Die während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen Ackerflächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten im Benehmen mit den Grundeigentümern in einen Zustand zu versetzen, der den ursprünglichen Verhältnissen weitgehend entspricht. Bodenverdichtungen und Bodeneinträge durch Baumaterial sind zu beseitigen.

### **3.7 Sonstige Nebenbestimmungen**

3.7.1 Bodendenkmäler

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

3.7.1.2 Der Vorhabensträger hat die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einzubeziehen.

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

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

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

### 3.7.2 Fischerei

3.7.2.1 Vom Vorhaben betroffene Abstürze an Gewässern, die Wanderbarrieren für aquatische Organismen darstellen, sind zu beseitigen.

3.7.2.2 Jede Maßnahme, bei der mit erhöhter Belastung des Gewässers gerechnet werden muss, ist vorab den Fischereiberechtigten anzuzeigen. Dies gilt auch für Unterhaltungsmaßnahmen im Bereich der Gewässer. Diese sind den Fischereiberechtigten mindestens 2 Wochen vorher mitzuteilen.

## 3.8 Zusagen des Vorhabensträgers

Das Staatliche Bauamt Passau hat zugesagt,

3.8.1 für das Anwesen mit Nebengebäuden der **Einwender Nr. 7003** eine Beweissicherung des baulichen Zustandes durchzuführen. Der Vorhabensträger wird auch für die bestehende private Wasserversorgungsanlage vor Baubeginn bezüglich Qualität und Quantität des Wassers eine Beweissicherung durchführen

3.8.2 in Bereichen, wo dies möglich ist, aus Überschussmassen Erdwälle zur Abschirmung zu schütten, sofern mit den Betroffenen darüber Einvernehmen erzielt werden kann und diese Maßnahmen für den Vorhabensträger insgesamt kostenneutral sind

3.8.3 im Bereich Wolferszell, Wolfsberg und Deglholz die Straßenrandbepflanzung auf der Ostseite der B 20 möglichst dicht auszuführen

3.8.4 den öFW Bauwerksverzeichnis Nr. 8 (Flnr. 1672, Gemarkung Agendorf) im Bereich der Anbindung an den Spitalweg mit einer Längsneigung von max. 15 % auszuführen und wieder bituminös zu befestigen

3.8.5 in besonders erosionsgefährdeten Bereichen des Grabens entlang des öFW Flnrn. 1712 und 1712/1 von der B 20 bis zur SR 68 einmalig geeignete Maßnahmen zur Sohlstabilisierung vorzunehmen

3.8.6 die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen möglichst frühzeitig umzusetzen und spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig zu stellen

3.8.7 im Einvernehmen mit dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** im Bereich des Regenrückhaltebeckens bei Wolfsberg eine Zufahrt zur bestehenden Grundwasser-messstelle herzustellen

3.8.8 während der Bauzeit notwendige Verkehrsumleitungen der B 20 über die Staatsstraßen 2140 und 2147 vorzunehmen bzw. der Verkehrsbehörde vorzuschlagen, die Umleitungsstrecken entsprechend auszuschildern und die Dauer der Umleitung auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

## 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

### 4.1 Gegenstand/Zweck

Dem Freistaat Bayern - Bundesstraßenverwaltung - wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Bundesstraße 20, Abschnitt 1940, Station 0,333 bis Abschnitt 1940, Station 3,621, einschließlich der Kreuzungsbereiche mit querenden Straßen, und des Geländewassers in die nachfolgend aufgeführten Gewässer und in das Grundwasser erteilt:

- Einleitungsstelle E 1 bei Bau-km 0+700 rechts über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 2 bei Bau-km 0+800 links in einen namenlosen Graben über die bestehenden/geplanten Absetz- und Regenrückhaltebecken (Vergrößerung best. Becken um  $V = 406 \text{ m}^3$ )

- Einleitungsstelle E 3 bei Bau-km 1+770 rechts über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 4 bei Bau-km 2+450 rechts über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 5 bei Bau-km 2+500 rechts über eine Muldenversickerung in das Grundwasser
- Einleitungsstelle E 6 bei Bau-km 3+040 rechts in einen namenlosen Graben über die Absetz- und Regenrückhaltebecken ( $V = 145 \text{ m}^3$ )

## 4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen für den Ausbau der B 20 zwischen Wolferszell und Ascha vom 27.8.2010 mit den vorgenommenen Änderungen sowie den Ergänzungen vom 6.9.2011 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	Baukilometer	Einleitungsmenge l/s
E 1	Bau-km 0+700 rechts	1,3
E 2	Bau-km 0+800 links	12,0
E 3	Bau-km 1+770 rechts	5,9
E 4	Bau-km 2+450 rechts	0,6
E 5	Bau-km 2+500 rechts	6,7
E 6	Bau-km 3+040 rechts	8,0

### 4.3.3 Bauausführung

Bei der Ausführungsplanung und der Baudurchführung der Entwässerungseinrichtungen ist das **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** fachlich zu beteiligen.

In die bestehenden Rückhaltebecken BWVNr. 11 bei Bau-km 0+800 ist auch künftig das Geländewasser des westlich der B 20 liegenden Hangrückens einzuleiten. Die Planunterlagen wurden durch Roteintrag entsprechend korrigiert.

Der Bereich der Einleitungsstellen in Gewässer ist naturnah (z. B. Jutematte, Faschine und Bepflanzung) und fischfreundlich zu gestalten. Soweit Ufersicherungen notwendig sind, sind diese in ingenieurbio-logischer Bauweise auszuführen. Wenn bereits Sohl- und/oder Ufersicherungen vorhanden sind, sind diese durch ingenieurbio-logische Bauweisen zu ersetzen.

In Bereichen, in denen die Bundesstraße über die neu zu errichtenden Straßenböschungen (Ostböschungen) entwässert, ist auf entsprechend sickerfähiges Dammmaterial zu achten.

Die Entwässerungsmulden sind mit einer mind. 30 cm starken Oberbodenpassage zu versehen. Um das erforderliche Volumen in den Mulden sicherzustellen, sind entsprechende Schwellen in die Mulden einzubauen (vgl. 7.2.3.1 RAS-Ew).

#### 4.3.4 Betrieb und Unterhaltung

Das Niederschlagswasser darf keine für die Gewässer 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. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

Die Unterhaltung der Rückhalte- und Absetzbecken BWVNrn. 11 und 29 hat das Staatliche Bauamt Passau zugesichert.

#### 4.3.5 Anzeigepflichten

Baubeginn und Bauende sind der **Wasserrechtsbehörde** beim Landratsamt Straubing-Bogen und dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** 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 Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

Bei evt. auftretenden Problemen im Bereich der bestehenden Westböschungen ist das Wasserwirtschaftsamt umgehend zu verständigen und das Entwässerungskonzept entsprechend anzupassen. Nachträgliche Entscheidungen bleiben hierzu vorbehalten

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

Eine Bauabnahme nach Art. 61 BayWG durch einen privaten Sachverständigen ist durchzuführen, sofern das Staatliche Bauamt Passau die Bauabnahme nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes überträgt (Art. 61 Abs. 2 Satz 2 BayWG).

### 5. Straßenrechtliche Verfügungen

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und dem Lageplan zu den straßenrechtlichen Verfügungen (Planunterlagen 7.2 und 7.3). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Die Farbgestaltung entspricht der in Anlage 4 zur VollzBek-BayStrWG. 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 des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

**7. Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

## **B Sachverhalt**

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

Die Bundesstraße 20 führt von der B 12/A 94 bei Simbach a. Inn über die BAB A 92 (Landau a. d. Isar) sowie die A 3 (Straubing) zum Grenzübergang Furth im Wald. Neben ihrer herausgehobenen überregionalen Verkehrsbedeutung ist die B 20 im Bereich Straubing wichtige Verteilerschiene für den Verkehr zwischen Stadt und Umland sowie den großen Industriegebieten.

Seit der Öffnung der Grenzen nach Osten in die Tschechische Republik ist das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße überdurchschnittlich angestiegen. Die bundesweit durchgeführten Verkehrszählungen in den Jahren 2005 und 2010 ergaben für den Bereich A 3 bis Ascha eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von rd. 10.000 Fahrzeugen. Der Anteil der Schwerverkehrsfahrzeuge lag bei ca. 1.850 Kfz/Tag. Für das Jahr 2025 wurde vom Vorhabensträger für die B 20 aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung als Nord-Süd-Verbindung und der weiterhin zu erwartenden überdurchschnittlichen Verkehrszunahmen zwischen den Anschlussstellen Steinach und Ascha eine Verkehrsbelastung von ca. 13.500 Fahrzeugen/Tag (Schwerverkehrsanteil 2.382 Kfz/Tag) prognostiziert.

Die hohe Verkehrsbelastung und der überdurchschnittliche Schwerverkehrsanteil haben zur Folge, dass trotz gestreckter Linienführung auf der B 20 kaum Überholmöglichkeiten bestehen und nur eine verminderte Reisegeschwindigkeit möglich ist. Der dadurch entstehende „Überholdruck“ führt zu einem deutlich höheren Unfallrisiko.

Um das bestehende und künftig weiter steigende Verkehrsaufkommen sicher abwickeln zu können und die Verkehrsqualität zu verbessern, plant das Staatliche Bauamt Passau den Anbau einer 3. Fahrspur an die B 20 zwischen Wolferszell und Ascha. Der Anbau ist an der Ostseite der Bundesstraße vorgesehen. Die Ausbaulänge beträgt 3,3 km, wovon künftig jeweils abwechselnd etwa 1,5 km lange Überholstreifen in Richtung Straubing und in Richtung Cham zur Verfügung stehen sollen. Mit dem Anbau der 3. Fahrspur wird auch der Straßenoberbau der bestehenden Fahrbahn auf Bauklasse I der RStO 01 verstärkt.

### **2. Vorgängige Planungsstufen**

Das Planvorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

Der Ausbau der B 20 zwischen Wolferszell und Ascha ist Teil eines umfassenden Gesamtausbaukonzeptes zum dreistreifigen Ausbau der B 20 (Betriebsform 2 + 1) in Niederbayern und der Oberpfalz zwischen der B12/A 94 bei Simbach a. Inn und dem Grenzübergang Furth i. Wald auf stark belasteten Teilabschnitten.

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

Mit Schreiben vom 14.9.2010 beantragte das Staatliche Bauamt Passau für den Ausbau der Bundesstraße 20 zwischen Wolferszell und Ascha die Planfeststellung nach dem FStrG.

Die Regierung von Niederbayern leitete daraufhin mit Schreiben vom 22.10.2010 das Anhörungsverfahren ein.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 11. November 2010 bis 13. Dezember 2010 bei der Gemeinde Steinach und vom 6. Dezember 2010 bis 7. Januar 2011 in der Gemeinde Ascha nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Steinach bis spätestens 27.12.2010 und der Gemeinde Ascha bis 24.1.2011 oder der Regierung von Niederbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Landratsamt Straubing-Bogen

- Gemeinde Steinach
- Gemeinde Ascha
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf
- Amt für Ländliche Entwicklung Niederbayern
- Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Landshut, Abteilung Forsten
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Deggendorf
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Straubing
- 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 Straubing
- 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.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Naturpark Bayer. Wald e.V.
- Deutsche Telekom Netzproduktion, Regensburg
- E.ON Bayern AG, Regensburg
- Bezirksfischereiverein Straubing
- Eigenjagdrevier Gschwendt
- Jagdgenossenschaft Agendorf
- Jagdgenossenschaft Ascha
- Jagdgenossenschaft Bärnzell

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich das Staatliche Bauamt Passau mit Schreiben vom 24.2.2011.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 12.7.2011 im Sitzungssaal der Gemeinde Steinach erörtert. Den Behörden, Trägern öffentlicher Belange, Vereinigungen sowie den Einwendern wurde der Termin der Erörterung mitgeteilt; im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden Steinach und Ascha. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.



## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

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

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

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.

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

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen (§ 17 Satz 2 FStrG).

Auch unter Berücksichtigung der in den letzten Jahren vorgenommenen Änderungen an der B 20 (§ 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG) ergibt sich hier keine obligatorische UVP-Pflicht, da die in Anlage 1, Spalte 1 angegebenen Größen- und Leistungswerte nicht erreicht werden.

Für das Straßenbauvorhaben ist gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. § 3c Satz 1 und 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn die Vorprüfung des Einzelfalls ergibt, dass die Maßnahme erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Diese Vorprüfung hat ergeben, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht notwendig ist.

Die Information der Öffentlichkeit gem. § 3a Satz 2 UVPG erfolgt durch die öffentlichen Bekanntmachungen im Planfeststellungsverfahren.

Die entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sind im Erläuterungsbericht und der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlagen 1 und 12 des festgestellten Plangeheftes) aber umfassend dargestellt und in der Abwägungsentscheidung berücksichtigt (C 2). Es ist festzustellen, dass die Auswirkungen des Vorhabens nach Maßgabe der Fachgesetze ausgleich- bzw. kompensierbar sind. Dem Vorhaben stehen also insoweit keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

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

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

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

### **2.2 Abschnittsbildung**

Der in mehreren Teilbereichen geplante Ausbau der Bundesstraße 20 zwischen der B12/A 94 bei Simbach a. Inn und dem Grenzübergang Furth i. Wald mit 3. Fahrstreifen (2+1 - Querschnitt) betrifft die Regierungsbezirke Niederbayern und Oberpfalz. Aus Gründen der Finanzierbarkeit sowie einer geordneten Bauabwicklung ist ein in einzelne Streckenabschnitte unterteilter Straßenausbau vorgesehen. Eine planungsrechtliche Abschnittsbildung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zulässig, wenn der jeweilige Teilabschnitt eine selbstständige Verkehrsfunktion besitzt und der weiteren Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG vom 30.1.2008, NuR 2008, 406). Diese Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung, wie es die Rechtsprechung (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572) verlangt.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt hierdurch nicht ein, weil dem Ausbau des Straßenzuges ein vorhandenes einheitliches Konzept zu Grunde liegt und übergreifende Bindungen nicht eintreten.

### **2.3 Planrechtfertigung**

Die Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und haben einem weiträumigen Verkehr zu dienen (§ 1 FStrG). Nach § 3 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Die Bundesstraße 20 verbindet als verkehrswichtige Nord-Süd-Verbindung den Bereich Cham, Furth im Wald mit der A 3 bei Straubing, der A 92 (Landau a. d. Isar) sowie der A 94 bei Simbach a. Inn. Als weiträumige Verbindung hat der Straßenzug eine herausgehobene überregionale Verkehrsbedeutung und ist auf mehreren Abschnitten stark belastet.

Die Bundesstraße genügt auch im Planfeststellungsbereich den Anforderungen dieser Funktion nicht mehr, weil wegen der hohen Verkehrsbelastung und dem hohen Schwerverkehrsaufkommen trotz gestreckter Linienführung kaum Überholmöglichkeiten bestehen und nur eine verminderte Reisegeschwindigkeit möglich ist. Der dadurch entstehende „Überholdruck“ führt zu einem deutlich höheren Unfallrisiko. Die Verkehrsbelastung auf der B 20 wird auch künftig überdurchschnittlich ansteigen. Für das Jahr 2025 werden nördlich der A 3 ca. 13.500 Fahrzeuge/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 2.400 Fahrzeugen erwartet.

Der Ausbau der Bundesstraße 20 zwischen Wolferszell und Ascha ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 des festgestellten Planordners). Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen die Auswirkungen auf die privaten Belange und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Null-Variante“) wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

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

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

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

Die B 20 verläuft auf der im **Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)** festgelegten Entwicklungsachse vom Grenzübergang Furth im Wald über Cham, Straubing, Landau a. d. Isar und Eggenfelden nach Simbach a. Inn. Nach Teil B V 1.4.2 des LEP sollen die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Nach dem **Regionalplan der Region Donau-Wald (12)** soll die Anbindung der Region an das nationale und internationale Straßennetz verbessert werden. Dazu sollen insbesondere die Fernstraßen im Verlauf der Entwicklungsachsen ...Landesgrenze/Österreich - Landau a. d. Isar - Straubing - Cham - Landesgrenze/CR (B 20)... weiter ausgebaut werden.

Mit dem Vorhaben wird den Zielen des Landesentwicklungsprogramms Bayern und des Regionalplanes Regensburg entsprochen.

#### 2.4.2 Planungsvarianten

Da die Funktion einer Bundesstraße und die Erfüllung der Straßenbaulast zu berücksichtigen sind, ist ein Verzicht auf den Ausbau (sog. Nullvariante) unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Verkehrs nicht vertretbar.

Denkbare sinnvolle Alternativen zur geplanten bestandsorientierten Verbreiterung der B 20 auf drei Fahrstreifen liegen unter Berücksichtigung der mit dem Bauvorhaben angestrebten Ziele, nämlich Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße, nicht vor. Andere Lösungen als die Verbreiterung des Bestandes hätten erheblich größere nachteilige Auswirkungen zur Folge. Da bei der Planlösung Eingriffe in die Waldflächen westlich der B 20 weitgehend vermieden werden sollen und die benötigten Grundstücksflächen östlich der B 20 teilweise bereits im Eigentum des Vorhabensträgers sind, wurde im Planfeststellungsabschnitt vernünftigerweise eine Verbreiterung östlich entlang der B 20 geplant. Die Planlösung rückt dabei zwar geringfügig an die Bebauung von Wolferszell, Wolfsberg und Gschwendt heran, der Lärmpegel liegt aber im Vergleich zu einer Verbreiterung westlich der B 20 nur um 0,1 dB(A) höher. Dieser geringe Unterschied ist für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar. Die Planung erfüllt die Anforderungen hinsichtlich Raumordnung, Verkehr und Wirtschaftlichkeit und andererseits werden die Belange des Umweltschutzes nicht unverträglich beeinträchtigt. Durch schonenden Umgang mit Grund und Boden werden außerdem die Interessen des Eigentums und der Land- und Forstwirtschaft angemessen berücksichtigt.

#### 2.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung für den bestandsorientierten Ausbau der B 20 entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung der Bundesstraße mit überdurchschnittlich starkem Schwerverkehrsanteil wurde eine Regelquerschnittserweiterung auf RQ 15,5 der RAS-Q 96 mit drei Fahrspuren (2 + 1 - Betriebsform) gewählt.

#### 2.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

##### 2.4.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 II BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (so genannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG vom 13.5.2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

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

#### 2.4.4.1.1 § 50 BImSchG

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der vorgesehene bestandsorientierte Ausbau der B 20 hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Aus den oben dargelegten Gründen erfolgt die Verbreiterung auf der östlichen Seite der Bundesstraße 20, obwohl sich dort auch Wohnbebauung befindet.

#### 2.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

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

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

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen

bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

#### 2.4.4.1.3 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 der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 13.484 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 18 % tagsüber und 31 % nachts im Prognosejahr 2025 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt. Der Vorhabensträger geht bei seiner Beurteilung davon aus, dass der Verkehr auf der B 20 weiter überdurchschnittlich zunehmen wird und hat deshalb die Verkehrszunahmen zwischen 1980 und 2005 bis zum Prognosejahr 2025 entsprechend fortgeschrieben. Auf die Planunterlage 11, Deckblattfassung vom 29.6.2011 wird hierzu Bezug genommen.

Wegen der von verschiedener Seite vorgetragenen Bedenken zur Verkehrsprognose sowie zur Lärmberechnung, hat das Staatliche Bauamt Passau von Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak ein Verkehrsgutachten zur weiteren verkehrlichen Entwicklung der B 20 nördlich der A 3 bis Rattiszell erstellen lassen. Im Gutachten vom Mai 2011 kommt Prof. Kurzak zu dem Ergebnis, dass zwischen Steinach und Ascha auf der Bundesstraße 20 für das Jahr 2025 von einer Prognosebelastung von 11.900 Kfz/Tag ausgegangen werden kann. Die im Planfeststellungsverfahren in der Lärmberechnung vom Vorhabensträger angesetzten Prognoseverkehrszahlen liegen mit 13.484 Kfz/Tag deutlich höher. Für die betroffenen Anlieger liegen die Berechnungsergebnisse also auf der sicheren Seite, auch wenn man einen etwas höheren Schwerverkehrsanteil und den Ausbau weiterer 3-streifiger Abschnitte berücksichtigt.

Diese Annahmen werden durch das seit September 2011 vorliegende Ergebnis der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 bestätigt. Auf der B 20 zwischen Steinach (A 3) und Ascha betrug die DTV im Jahr 2010 10.430 Kfz/Tag, davon 1.854 Kfz/Tag Schwerverkehr. Die Zunahme bei der DTV im Vergleich zum Jahr 2005 (9.936 Kfz/Tag) beträgt 500 Fahrzeuge/Tag. Beim Schwerverkehr stagnieren die Werte (1.823 Kfz/Tag im Jahr 2005).

#### Hinweis:

Soweit von Beteiligten geltend gemacht wurde, dass bereits jetzt die Zumutbarkeitsgrenzen überschritten seien und die Verkehrslärmbewertung im Planfeststellungsbeschluss vom 22.5.1990 unzutreffend gewesen sei, wird darauf hingewiesen, dass insoweit ein eigenes Überprüfungsverfahren nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG angesprochen wird. Die Regierung von Niederbayern wird also über derartige Anträge in einem eigenen Verwaltungsverfahren entscheiden. Derzeit ist dabei die Verkehrsmenge (DTV) von 2010 zu verwenden (10.430 Kfz/Tag) und nicht die Prognosewerte für das jetzige Änderungsverfahren. Ein untrennbarer Zusammenhang, der zu einer gemeinsamen Prüfung und Entscheidung führen könnte, ist nicht erkennbar. Insoweit ist auch von Belang, dass eine Grenzwertüberschreitung in Wolferszell nur bei einem Anwesen in der Prognoseberechnung festzustellen ist und zwar beim Nachtwert. Zwei weitere Grenzwertüberschreitungen betreffen Einzelanwesen im Außenbereich am nördlichen Ende der Planfeststellung. Somit können sich bei der „Nachberechnung“ mit der DTV 2010 jedenfalls keine weiteren Grenzwertüberschreitungen ergeben.

#### 2.4.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

Der geplante Anbau einer 3. Fahrspur an die bestehende Bundesstraße 20 zwischen Wolferszell und Ascha stellt keinen Neubau dar.

Mit dem Planvorhaben wird die B 20 auch nicht um einen durchgehenden Fahrstreifen zwischen zwei bedeutenden Verknüpfungen erweitert. Diese Beurteilung gilt auch bei Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes zum Ausbau der B 20 mit 3. Fahrstreifen in mehreren Teilabschnitten.

Weil der Ausbau der B 20 einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der VLärmSchR 97 darstellt, ist zu prüfen, ob die Beurteilungspegel, wie vorher genannt, erhöht werden.

Für die nächstliegenden Wohngebäude (Immissionsorte 1 bis 7, siehe Lageplan 7.1, Blatt 1 - 3) hat der Vorhabensträger Lärmberechnungen durchgeführt. Danach werden bei keinem Gebäude die Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen bestehen deshalb nicht. Das **Bayer. Landesamt für Umwelt** hat in seiner Stellungnahme mitgeteilt, dass keine Bedenken aus Sicht des Immissionsschutzes bestehen. Auch das Sachgebiet Umweltschutz des **Landratsamtes Straubing-Bogen** bestätigt, dass kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat der Vorhabensträger aber freiwillige Maßnahmen zur Abschirmung in Aussicht gestellt. Auf die Ausführungen unter A 3.8.2 wird verwiesen.

#### 2.4.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

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 nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Auch der Feinstaub mit PM<sub>2,5</sub> und PM<sub>10</sub> wird keine problematische Größe erreichen. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02 – Stand 2005), verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

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 Kraffturzkatalysatoren 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.

Da ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung derartige Bepflanzungen vorgesehen sind, die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabensbedingten Dämme und Einschnitte größtenteils erst jenseits dieser Entfernung beginnt, die Prognoseverkehrsverkehrlast mit rd. 13.500 Kfz/24 h unter derjenigen, die in o. g. Untersuchung behandelten Autobahn liegt, die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen schon erheblich geringer sind als sie zum o. a. Referenzzeitraum waren und sie künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen werden, bleiben Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier. Gesonderte Schadstoffuntersuchungen waren für diese Einschätzung nicht notwendig, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig.

#### 2.4.4.3 Bodenschutz

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit rund 13.500 Fahrzeugen/Tag belasteten Straße 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. 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 13.500 Kfz/24 h eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

#### 2.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

##### 2.4.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

##### 2.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete. Die nächstgelegenen Natura 2000-Gebiete (siehe Nr. 4.3 der Planunterlage 12.1) liegen über 2 km entfernt; sie weisen keine direkten räumlich-funktionalen Bezüge zu den Lebensräumen im Untersuchungsgebiet auf. Nachhaltige maßnahmebedingte direkte oder indirekte Beeinträchtigungen dieser Gebiete können auf Grund des großen Abstands ausgeschlossen werden.

Das Planungsgebiet liegt im „Naturpark Bayer. Wald“, Teile des Gebietes, vor allem die Wälder westlich der B 20 gehören zum „Landschaftsschutzgebiet Bayer. Wald“.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotopie lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsch und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden (Art. 16 BayNatSchG). Eingriffe in Hecken dürfen aber nur zwischen dem 1.10. und dem 28.2. erfolgen. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung.

#### 2.4.5.1.2 Artenschutz

Nach nationalem und internationalem Recht werden drei verschiedene Artenschutz-kategorien unterschieden:

- besonders geschützte Arten,
- streng geschützte Arten inklusive der FFH-Anhang IV-Arten,
- europäische Vogelarten.

Diese Kategorien werden in § 7 Abs. 2 Nr. 12 bis 14 BNatSchG definiert, wobei sich der Gesetzgeber auf verschiedene europa- bzw. bundesweit geltende Richtlinien und Verordnungen stützt:

- Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL, Richtlinie 92/43/EWG),
- Vogelschutz-Richtlinie (V-RL, Richtlinie 79/409/EWG),
- EG-Artenschutzverordnung (EG-ArtSchVO, (EG) Nr. 338/97) und
- Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV).

Der Prüfumfang der artenschutzrechtlichen Verbote beschränkt sich auf die europäisch geschützten FFH-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten. Die „nur“ national geschützten Arten sind nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten freigestellt und werden wie alle übrigen Arten grundsätzlich nur im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt. Eine Verordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (sog. „Verantwortungsarten“) liegt noch nicht vor.

Im vorliegenden Fall sind in der Unterlage 12.4 zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) auch die national streng geschützten Tierarten hinsichtlich der Erfüllung möglicher Verbotstatbestände behandelt, weil die Erstellung nach der früheren Rechtslage erfolgte. Streng geschützte Pflanzenarten ohne gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus kommen im Untersuchungsraum nicht vor.

#### 2.4.5.1.2.1 Prüfmethode

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 vom Vorhabensträger 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)“ gemäß Schreiben der Obersten Baubehörde vom 8.1.2008 Gz. IID2-4022.2-001/05 mit Änderungen vom Februar 2009. Zwar sind diese Hinweise mit Schreiben der OBB vom 24.3.2011 aufgehoben bzw. ersetzt worden, die Untersuchung und deren Ergebnisse sind jedoch für die Prüfung verwendbar durch Berücksichtigung der aktuellen Rechtslage.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12.4 dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az 9 VR 9/07 in juris, Rn. 31).



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

#### 2.4.5.1.2.2 Verbotstatbestände

Die Maßstäbe für die Prüfung der Artenschutzbelange ergeben sich aus den in § 44 Abs. 1 BNatSchG formulierten Zugriffsverboten. In Bezug auf die europäisch geschützten FFH-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten gelten folgende Verbote:

- Verbot Nr. 1: wild lebende Tiere zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- Verbot Nr. 2: wild lebende Tiere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten so erheblich zu stören, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert,
- Verbot Nr. 3: Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wild lebender Tiere aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- Verbot Nr. 4: wild lebende Pflanzen oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG ergeben sich für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG Sonderregelungen: Sofern die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, liegt ein Verstoß gegen Verbot Nr. 3 nicht vor. Im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere ist auch das Verbot Nr. 1 nicht erfüllt. Diese Freistellungen gelten auch für Verbot Nr. 4 bezüglich der Standorte wild lebender Pflanzen.

#### 2.4.5.1.2.3 Konfliktanalyse

##### Betroffene Arten:

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie wurden im Untersuchungsraum nicht festgestellt und werden auch nicht vermutet.

Tierarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie:

Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko kann für alle betroffenen Tierarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie hier ausgeschlossen werden (auf die Unterlage 12.4 wird Bezug genommen). Das Tötungsverbot ist bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nur dann erfüllt, wenn sich durch die Straße 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 das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant höher ist (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.07.2008, Az 9 A 14/07 - juris Rn. 91). Nach einer weiter gehenden Auffassung könnte man den Tatbestand des Tötens in den meisten Straßenbaufällen verneinen, sofern nicht eindeutige Wanderkorridore bewusst überbaut werden und geeignete Vermeidungsmaßnahmen unterlassen werden (de Witt, Artenschutzrechtliche Verbote in der Fachplanung, Sonderdruck aus Verwaltungsrecht für die Praxis, alertverlag).

##### **Säugetiere**

Nachweise von Säugetierarten des Anhangs IV liegen nicht vor. Im Untersuchungsgebiet potenziell vorkommende Säugetierarten sind in der Tabelle unter Nr. 4.1.2.1 der Planunterlage 12.4 aufgezählt.

#### Fledermäuse mit Quartieren in Baumhöhlen oder Nistkästen

Bei Geländebegehungen wurden trotz gezielter Suche keine Baumhöhlen oder Nistkästen nachgewiesen. Weil maßnahmebedingt nur in straßenbegleitende jüngere Gehölzbestände eingegriffen wird und Waldrandstrukturen nur in sehr geringem Umfang betroffen sind, bleibt die ökologische Funktion der potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt. Das Gutachten geht davon aus, dass keine Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes erfüllt werden.

#### Fledermäuse mit Quartieren in/an Gebäuden

Durch das Vorhaben werden keine Fledermausquartiere in/an Gebäuden zerstört. Baubedingte Störungen sind aufgrund der Vorbelastung durch das vorhandene hohe Verkehrsaufkommen nicht zu erwarten. Das Gutachten geht davon aus, dass keine Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes erfüllt werden.

#### Biber und Haselmaus

Biber und Haselmaus können im Untersuchungsgebiet vorkommen. Ein Hauptlebensraum des Bibers ist vom Vorhaben aber nicht betroffen. Denkbare Lebensräume im Umfeld der bestehenden Bundesstraße sind vorbelastet, maßnahmebedingte Neubelastungen sind vernachlässigbar gering.

Weil geeignete Waldlebensräume der Haselmaus größtenteils westlich der B 20 liegen und im Zuge der Straßenverbreiterung nur in geringem Umfang in bereits vorbelastete Waldländer eingegriffen wird, geht das Gutachten davon aus, dass keine Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes erfüllt werden.

#### Fischotter

Durch den Ausbau der B 20 ist ein potenzieller Lebensraum des Fischotters im Bereich der Kreuzung des Kienbachs betroffen. Die weiteren betroffenen Gewässer sind als Fischotterlebensraum zu klein. Der vorhandene Stahlrohrdurchlass mit einer lichten Weite von 4,5 m und einer lichten Höhe von 3,7 m ist fischottertauglich. Bei der geplanten Verlängerung des Durchlasses wird eine ottertaugliche Ausgestaltung gewährleistet (Nr. 3.1 der Unterlage 12.4 bzw. Nr. 4.2 der Unterlage 12.1). Im Zuge der Baumaßnahme sind im Bereich des Kienbaches zwar Störungen denkbar, aufgrund der Vorbelastungen durch die bestehende Bundesstraße werden diese aber nicht so erheblich sein, dass Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes erfüllt werden.

#### Luchs und Wildkatze

Das Untersuchungsgebiet kommt als potenzielles Streifgebiet in Frage. Der betroffene Raum ist aber durch die bestehende B 20 und durch weitere Straßen sowie mehrere Siedlungen stark zerschnitten und gestört. Das Planvorhaben führt nicht zu einer zusätzlichen Durchschneidung. Die Barrierewirkung der Bundesstraße wird durch die geplante Verbreiterung der bereits jetzt mit einem Wildschutzzaun versehenen Straße nicht wesentlich zunehmen. Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden nicht erfüllt.

#### **Reptilien**

##### Schlingnatter

Die Schlingnatter wurde im Untersuchungsgebiet und auch im weiteren Umfeld nicht nachgewiesen. Denkbare Lebensräume im Bereich des Vorhabens sind nur kleinflächig ausgebildet und durch die bestehende Straße erheblich vorbelastet. In Frage kommende benachbarte Lebensräume liegen hauptsächlich westlich der B 20. Diese sind von der Maßnahme nicht betroffen. Das Gutachten geht davon aus, dass keine Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes erfüllt werden.

### Zauneidechse

Potenzielle Lebensräume sind in Form von Säumen, Böschungen und Waldrändern vorhanden. Die potenziellen Lebensräume unmittelbar an der stark befahrenen B 20 sind aber stark gestört und in weiten Teilen aufgrund der zu dichten Vegetation nur bedingt geeignet. Daher kommt ihnen als Fortpflanzungs- und Ruhestätte eine nachrangige Bedeutung zu. Weitere geeignete Strukturen, die als Lebensraum in Frage kommen (Waldränder, Altgrasfluren), liegen insbesondere westlich der Bundesstraße. Sie sind von der Straßenverbreiterung auf der Ostseite nicht betroffen. Bei zwei Begehungen konnten keine Zauneidechsen nachgewiesen werden. Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden nicht erfüllt. Durch Kontrollen unmittelbar vor Baubeginn kann Tötungen vorgebeugt werden.

### Amphibien

Potenziell vorkommend sind Gelbbauchunke, Kleiner Wasserfrosch, Laubfrosch und Springfrosch. Nachweise dieser Amphibien liegen aber nicht vor. Vorhabensbedingte Schädigungen von Individuen sind sehr unwahrscheinlich, weil Fortpflanzungstätten nicht und denkbare Ruhestätten wie Wald und Gehölzbestände nur sehr randlich in bereits vorbelasteten Bereichen beeinträchtigt werden. Das einzige in Frage kommende Laichgewässer in der Nähe der B 20 liegt am Kienbach westlich des Straßenkörpers. Dort sind Amphibien nachgewiesen, allerdings keine des Anhangs IV der FFH-Richtlinie. Amphibienschutzeinrichtungen einschließlich des großen Durchlasses für den Kienbach sind vorhanden bzw. werden mit dem Planvorhaben erneuert.

Betroffenheiten sind auch beim Neubau des Rückhaltebeckens bei Wolfsberg nicht zu erwarten. Weil das bestehende Rückhaltebecken nur vorübergehend mit Wasser gefüllt ist und die Flächen regelmäßigen Eingriffen im Rahmen des Unterhalts unterliegen, sind sie für die genannten Amphibienarten bisher nicht geeignet. Auch für die Amphibien werden deshalb Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes nicht erfüllt.

### Tagfalter

Denkbare Lebensräume des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings sind vom Vorhaben nur randlich und kleinflächig im Bereich des Grünlands südöstlich von Deglholz betroffen. Nachweise des Tagfalters liegen nicht vor. Das Gutachten geht davon aus, dass keine Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes erfüllt werden.

### Nachtfalter

Die vorhabensspezifische Wirkungsempfindlichkeit wird so gering eingeschätzt, dass mit Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass keine Verbotstatbestände ausgelöst werden. Dies gilt auch für das (nach nationalem Recht geschützte) Wassermintzen-Kleinbärchen, das zwar nicht nachgewiesen wurde, bei dem aber mit einem Vorkommen in den begleitenden Gras- und Kräutsäumen der Gewässer und in den Feuchtbiotopen gerechnet werden muss. Der Lebensraumverlust ist im Vergleich zu den verbleibenden Uferstrecken sehr gering und die ökologische Funktion der potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

### Muscheln

Als potentieller Lebensraum für die Bachmuschel kommt nur der Kienbach in Frage. Vorkommen konnten bei gezielten Suchen bisher nicht nachgewiesen werden. Auch Edelkrebse (nach nationalem Recht geschützt) wurden nicht gefunden. Sollten trotzdem vor der Bauausführung Bachmuscheln oder Edelkrebse gefunden werden, sind diese abzusammeln und in geeignete Stellen außerhalb der potentiellen Beeinträchtigungszone umzusiedeln. Auf A 3.4.5 sowie Nr. 3.1 der Unterlage 12.4 bzw. Nr. 4.2 der Unterlage 12.1 wird verwiesen. Dort sind auch die vorgesehenen Maßnahmen zur Minimierung der Schwebstofffracht während der Bauarbeiten für die Verlängerung des Durchlasses beschrieben. Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbotes werden nicht erfüllt.

## Weitere Tiergruppen

Von einer Betroffenheit der Tiergruppen Fische, Libellen, Käfer und Schnecken ist nicht auszugehen.

Europäische Vogelarten:

Die europäischen Vogelarten, die im Untersuchungsgebiet nachgewiesen sind oder potenziell vorkommen können, sind in Teil B des Anhangs der Planunterlage 12.4 zusammengestellt. Hierauf wird Bezug genommen.

### Verstoß gegen Verbote

Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko kann auch für alle betroffenen Vogelarten beim geplanten Anbau einer 3. Fahrspur an die bestehende stark belastete Bundesstraße ausgeschlossen werden (auf die vorherigen Ausführungen wird Bezug genommen).

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

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

Werden Tiere an ihren Fortpflanzungs- und Ruhestätten gestört, kann dies zur Folge haben, dass diese Stätten für sie nicht mehr nutzbar sind. Insofern ergeben sich zwischen dem „Störungstatbestand“ und dem Tatbestand der „Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten“ zwangsläufig Überschneidungen.

Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bedeutet, dass bei der Abgrenzung einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte alle Habitatfunktionen einzubeziehen sind, die für die betroffenen Individuen zur Fortpflanzung und für Ruhephasen überlebenswichtig sind. Als Fortpflanzungsstätte geschützt sind alle Orte im Gesamtlebensraum eines Tieres, die im Verlauf des Fortpflanzungsgeschehens benötigt werden. Als Fortpflanzungsstätten gelten z.B. Balzplätze, Paarungsgebiete, Neststandorte oder Brutplätze oder Brutkolonien. Die Ruhestätten umfassen alle Orte, die ein Tier regelmäßig zum Ruhen oder Schlafen aufsucht oder an die es sich zu Zeiten längerer Inaktivität zurückzieht. Als Ruhestätten gelten z. B. Schlaf-, Mauser- und Rastplätze, Sonnplätze oder Sommer- und Winterquartiere.

Entscheidend für das Vorliegen der Beschädigung einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte ist die Feststellung, dass eine Verminderung des Fortpflanzungserfolges oder der Ruhemöglichkeiten des betroffenen Individuums oder der betroffenen Individuengruppe wahrscheinlich ist. Auch „schleichende“ Beschädigungen, die nicht sofort zu einem Verlust der ökologischen Funktion führen, können vom Verbot umfasst sein.

Durch die Baufeldfreimachung (Abschieben des Oberbodens, Rodung) können Verletzungen oder Tötungen von Jungvögeln der Bodenbrüter erfolgen oder auch Gelege zerstört werden. Mit Kontrollen unmittelbar vor Baubeginn ist dies zu verhindern. Durch die Rodung von vorhandenen Gehölzbeständen außerhalb der Brutzeit der relevanten Vogelarten können Tötungen dort ebenfalls vermieden werden. Da im Aktionsraum der betroffenen relevanten Vogelarten ausreichend weitere potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten liegen, werden zudem die ökologischen Funktionen der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der lokalen Population weiterhin erfüllt.

Für Vogelarten mit günstigem Erhaltungszustand, die im Untersuchungsgebiet nachgewiesen sind oder potenziell vorkommen können, ist die Wirkungsempfindlichkeit so gering, dass Verbotstatbestände nicht erfüllt werden. Für die geschützten Arten Mäusebussard, Sperber, Turmfalke und Waldkauz ist aufgrund des günstigen Erhaltungszustandes ebenfalls nicht vorstellbar, dass das Vorhaben zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen kann.

Auch für Vogelarten mit ungünstigem Erhaltungszustand ist vorhabensspezifisch die Wirkung so gering, dass mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass keine Verbotstatbestände ausgelöst werden können. Dies trifft hier auf die Bekassine, den Graureiher, das Teichhuhn, den Mauersegler, die Mehlschwalbe und die Rauchschnalbe zu, weil deren Lebensräume entweder weit abseits der Bundesstraße liegen oder betriebsbedingte Störungs- und Barriereeffekte im Vergleich zum derzeitigen Stand nicht erhöht werden. Auf Planunterlage 12.4 wird hierzu verwiesen.

Folgende Vogelarten wurden vertieft geprüft:

#### Braunkehlchen

Nachweise liegen nicht vor, ein Vorkommen kann aber nicht ausgeschlossen werden, weil einige Lebensraumtypen, die als Teilhabitat für das Braunkehlchen in Frage kommen, vorhanden sind. Diese Flächen sind aber so stark durch die bestehende B 20 vorbelastet, dass eine Besiedlung straßennaher Bereiche kaum vorstellbar ist. Außerdem sind die Flächenverluste gering. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Baufeldfreimachung außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit können Verbotstatbestände ausgeschlossen werden.

#### Schwarzstorch

Der Schwarzstorch wurde im Untersuchungsgebiet gelegentlich bei der Nahrungssuche beobachtet. Im weiteren Umfeld sind in den letzten Jahren Bruten nachgewiesen oder es bestand in mehreren Fällen zumindest Brutverdacht. Aufgrund des hohen Störpotenzials der bestehenden B 20 ist nicht vorstellbar, dass der Schwarzstorch einen angrenzenden Waldbereich im Einflussbereich des Straßenbauvorhabens als Fortpflanzungs- und Ruhestätte nutzt. Die Flächenverluste durch den Straßenausbau erfolgen ausschließlich in der bestehenden Beeinträchtigungszone und sind gering. Eingriffe in die Waldflächen westlich der B 20 werden weitgehend vermieden. Weil die ökologische Funktion der potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten (vor allem die störungsärmeren Bereiche) im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt und die bau- und betriebsbedingten Störungen die bestehenden Vorbelastungen nicht wesentlich übersteigen, können für den Schwarzstorch Verbotstatbestände ausgeschlossen werden.

#### Wiesenpieper

Nachweise liegen nicht vor, aufgrund der Lebensraumausstattung des Gebiets kann ein potenzielles Vorkommen nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund des hohen Störpotenzials der bestehenden B 20 ist nicht zu erwarten, dass der Wiesenpieper die straßennahen Bereiche im Einflussbereich des Straßenbauvorhabens als Fortpflanzungs- und Ruhestätte nutzt. Die Flächenverluste durch den Straßenausbau erfolgen ausschließlich in der bestehenden Beeinträchtigungszone und sind gering. Großräumige Ausweichmöglichkeiten sind vorhanden. Weil die ökologische Funktion der potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt und die bau- und betriebsbedingten Störungen die bestehenden Vorbelastungen nicht wesentlich übersteigen, können unter Berücksichtigung der vorgesehenen Baufeldfreimachung außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit auch für den Wiesenpieper Verbotstatbestände ausgeschlossen werden.

#### Feldlerche, Kiebitz, Rebhuhn und Wachtel (Vögel der Feldflur)

Mit Brutpaaren dieser in der offenen Feldflur brütenden Vögel ist im Untersuchungsgebiet zu rechnen. Durch das Vorhaben werden zwar Flächen, die als Fortpflanzungs- und Ruhestätte dienen, überbaut; die Flächenverluste durch den Straßenausbau erfolgen aber ausschließlich in der bestehenden Beeinträchtigungszone und sind gering. Großräumige Ausweichmöglichkeiten außerhalb des Beeinträchtigungskorridors sind vorhanden. Weil die ökologische Funktion der potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt und die bau- und betriebsbedingten Störungen die bestehenden Vorbelastungen nicht wesentlich übersteigen, können unter Berücksichtigung der vorgesehenen Baufeldfreimachung außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit für die oben genannten Vögel Verbotstatbestände ausgeschlossen werden.

Bluthänfling, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Grünspecht, Klappergrasmücke und Kleinspecht (Vögel der Gehölzstrukturen)

Weil bestehende straßenbegleitende Gehölzstrukturen im Zuge der Straßenverbreiterung beseitigt werden und auch Gehölzstrukturen außerhalb des vorhandenen Straßenkörpers betroffen sind, kann nicht ausgeschlossen werden, dass Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser Artengruppe verloren gehen. Allerdings sind die Gehölzstrukturen entlang der Straße nur bedingt geeignet, weil sie erst 15 - 20 Jahre alt sind und in der Beeinträchtigungszone der vorhandenen stark befahrenen bestehenden Straße liegen. Höhlen und Horstbäume sind nicht betroffen. Die im Zuge der Straßenbaumaßnahme notwendigen Baumfällungen und Gehölzrodungen erfolgen außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit. Außerdem werden vergleichbare Strukturen mit der Baumaßnahme neu geschaffen. Weil die bau- und betriebsbedingten Störungen die bestehenden Vorbelastungen nicht wesentlich übersteigen werden, können auch für diese Vogelartengruppe Verbotstatbestände ausgeschlossen werden.

Baumpieper, Grauspecht, Haselhuhn, Hohltaube, Pirol, Raufußkauz, Schwarzspecht und Waldschnepfe (Vögel der Wälder und Waldränder)

Vom Vorhaben betroffen sind Waldbestände auf der Ostseite der B 20 auf Höhe Wolfsberg und Gschwendt sowie ein Feuchtwald im Bereich der Kienbachquerung. In das großflächige Waldgebiet „Spitalwald“ im Westen der B 20 wird nicht eingegriffen. Durch Überbauung und Flächeninanspruchnahme kann eine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Randbereich der betroffenen Waldbestände nicht ausgeschlossen werden, allerdings liegen die Flächen in der Beeinträchtigungszone der vorhandenen stark befahrenen Straße. Höhlen und Horstbäume sind nicht betroffen. Die im Zuge der Straßenbaumaßnahme notwendigen Baumfällungen und Gehölzrodungen erfolgen außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit. Weil bau- und betriebsbedingte Störungen die bestehenden Vorbelastungen nicht wesentlich übersteigen werden, können Verbotstatbestände ausgeschlossen werden.

Baumfalke, Dohle, Habicht, Kuckuck, Schleiereule, Sperlingskauz, Turteltaube und Uhu Waldohreule und Wespenbussard (Vögel mit Vorkommen in verschiedenen Lebensraumtypen)

Da im Zuge der Straßenverbreiterung bestehende straßenbegleitende Gehölzstrukturen beseitigt werden und Waldflächen randlich überbaut werden, kann nicht ausgeschlossen werden, dass Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser Artengruppe verloren gehen. Die betroffenen Flächen liegen jedoch alle in der Beeinträchtigungszone der bestehenden Straße. Höhlen und Horstbäume sind nicht betroffen. Die im Zuge der Straßenbaumaßnahme notwendigen Baumfällungen und Gehölzrodungen erfolgen auch in den Waldbereichen außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit, so dass Individuenverluste vermieden werden. Weil die bau- und betriebsbedingten Störungen die bestehenden Vorbelastungen nicht wesentlich übersteigen werden, können Verbotstatbestände ausgeschlossen werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich für die gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten durch den Straßenausbau keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ergeben. Es werden keine Verschlechterungen des derzeitigen Erhaltungszustands der lokalen Population der betroffenen Arten verursacht. Die Beurteilung, ob ein Verbotstatbestand erfüllt ist, erfolgte unter Berücksichtigung der im LBP vom 27.8.2010 unter 4.2 vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen. Sogenannte vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sind nicht notwendig.

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

#### 2.4.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12 des Planordners 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 der Unterlage 12 unter Nr. 4.2 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.

#### 2.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

##### 2.4.5.3.1 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).

##### 2.4.5.3.2 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. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

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

### 2.4.5.3.3 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:

Konflikt	betroffene Fläche in ha	erforderliche Ausgleichsfläche in ha
<b><u>K 1 Straßenausbau im Bereich der Feldflur und der bestehenden Straßenbegleitflächen</u></b> Überbauung von landwirtschaftlich genutzten Flächen, Verlust von Gehölzstrukturen und Gras-Kraut-Säumen, Veränderung des Landschaftsbildes	0,9960	0,2898
<b><u>K 2 Querung des Talraumes und der Waldflächen bei Wolfsberg</u></b> Beseitigung und Teilüberbauung schutzwürdiger Lebensräume, teilweise Überbauung einer früher festgesetzten Ausgleichsfläche, Verlust von Gehölzstrukturen und Gras-Kraut-Säumen, Überbauung von landwirtschaftlich genutzten Flächen, Veränderung des Landschaftsbildes	0,2670	0,1796
<b><u>K 3 Querung des Muldenzugs nordöstlich von Gschwendt</u></b> Teilüberbauung eines schutzwürdigen Lebensraums, Verlust von Gehölzstrukturen und Gras-Kraut-Säumen, Überbauung von landwirtschaftlich genutzten Flächen, Veränderung des Landschaftsbildes	0,0240	0,0107
<b><u>K 4 Querung des Kienbachtals</u></b> Beseitigung und Teilüberbauung schutzwürdiger Lebensräume, teilweise Überbauung einer früher festgesetzten Ausgleichsfläche, Verlust von Gehölzstrukturen und Gras-Kraut-Säumen, Überbauung von landwirtschaftlich genutzten Flächen, Veränderung des Landschaftsbildes	0,3750	0,5210
<b><u>K 5 Querung des Bachs südlich Deglholz</u></b> Teilüberbauung eines schutzwürdigen Lebensraums, teilweise Überbauung einer früher festgesetzten Ausgleichsfläche, Verlust von Gehölzstrukturen und Gras-Kraut-Säumen, Überbauung von landwirtschaftlich genutzten Flächen, Veränderung des Landschaftsbildes	0,0500	0,0182

Ausgleichserfordernis:

ca. 1,02 ha



Weil im Rahmen der vorstehenden rechnerischen Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs geringfügige Beeinträchtigungen straßennaher Biotope nicht eigens bilanziert wurden, ist der Flächenbedarf vom Vorhabensträger auf 1,1 ha aufgerundet worden. Daneben ergibt sich ein zusätzlicher Flächenbedarf von 0,0980 ha, weil die vorgesehenen Ausgleichsflächen teilweise im Beeinträchtigungskorridor bestehender Straßen (B 20 und SR 68) liegen. Da beim Straßenausbau eine früher festgesetzte Ausgleichsfläche überbaut werden muss, ergibt sich ein weiterer Flächenbedarf von 0,2600 ha.

Der Vorhabensträger hat ferner zugesagt, den öFW Bauwerksverzeichnis Nr. 8 (Flnr. 1672, Gemarkung Agendorf) im Bereich der Anbindung an den Spitalweg mit einer Längsneigung von max. 15 % auszuführen. Die betroffenen Grundeigentümer haben ihr Einverständnis erklärt. Die **untere Naturschutzbehörde** hat mit Schreiben vom 1.6.2011 der Planänderung zugestimmt. Die zusätzliche Grundinanspruchnahme führt zu einem weiteren Ausgleichsbedarf von 0,0350 ha (A 3.4.2).

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.

Der ermittelte **Flächenbedarf für die Ausgleichsmaßnahmen beträgt insgesamt 1,4950 ha.**

#### 2.4.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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

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

Im vorliegenden Fall kann vollständige Kompensation erfolgen. Mit der Ausgleichsmaßnahme A 1 östlich der B 20 sind auf Flächen beidseits des Baches bei Gschwendt Initialmaßnahmen zur eigendynamischen Entwicklung des gegenwärtigen grabenartig ausgebauten Fließgewässers vorgesehen. Die Ausgleichsmaßnahme A 2 sieht eine Erweiterung der südöstlich von Deglholz bereits bestehenden Ausgleichsfläche vor. Die geplanten Maßnahmen orientieren sich am damaligen Ausgleichskonzept für die Verlegung der B 20 bei Ascha. Ein Teil der Kompensationsmaßnahmen ist auf bevorrateten Ausgleichsflächen, 2 km nordöstlich des Vorhabens, am Ramlinger Bach vorgesehen (A 3). Die dort bestehende Ausgleichsfläche soll um eine anrechenbare Fläche von 0,435 ha erweitert werden. Geplant ist eine Extensivierung der Wiesennutzung. Die **Ausgleichsmaßnahmen A 1 bis A 3 haben eine anrechenbare Fläche von 1,4950 ha.**

Auf agrarstrukturelle Belange wurde Rücksicht genommen. Die benötigten Grundstücksflächen stehen bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland oder der Gemeinde Ascha. Die Gemeinde ist mit der Grundinanspruchnahme einverstanden.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenausbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes 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).

Der Forderung des **Bund Naturschutz in Bayern e.V.**, die Ausgleichsmaßnahmen möglichst frühzeitig umzusetzen, wird der Vorhabensträger nachkommen (A 3.8.6).

Zu der Forderung, die Ausgleichsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe zum Eingriff durchzuführen um vorhandene Lebensräume zu optimieren und zu vernetzen, darf darauf hingewiesen werden, dass dies mit den Maßnahmen A 1 und A 2 auf einer Fläche von über 1 ha vorgesehen ist. Nur ein Teil der Kompensationsmaßnahmen ist auf bevorrateten Ausgleichsflächen, 2 km nordöstlich des Vorhabens, am Ramlinger Bach geplant (A 3). Die dort bestehende Ausgleichsfläche soll um 0,435 ha erweitert werden (Extensivierung der Wiesennutzung). Das Ausgleichskonzept ist mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Straubing-Bogen abgestimmt.

Die Befürchtung, dass durch das Vorhaben und bei Umsetzung des vorliegenden Ausgleichskonzeptes, sich die Lebensraumsituation für streng geschützte Arten im betrachteten Eingriffsgebiet weiter verschlechtern wird und die Populationen nicht nachhaltig gesichert werden können, ist unbegründet. Auf die Ausführungen zum Artenschutz unter 2.4.5.1.2 darf hierzu verwiesen werden.

Die Ableitung und Berechnung des Ausgleichsflächenbedarfs ausgehend von den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 und angepasst an die örtliche Situation ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und sachgerecht. Die **untere Naturschutzbehörde** hat keine Einwände erhoben. Auf die vorstehenden Ausführungen und die Erläuterungen in Planunterlage 12.1, Seite 27, wird i. ü. verwiesen. Bei den Maßnahmen A 1 und A 3 sind ggf. über kleinflächigen Oberbodenabtrag und Übertragung von Mähgut artenreicher Flächen in der Umgebung fehlende Arten gezielt einzubringen. Mahdhäufigkeit und Zeitpunkt sollten sich am aktuellen Zustand sowie am Zielzustand orientieren. Auf den Flächen sind jährlich wechselnde Brachestreifen (5-15% der Fläche) als Rückzugs-, Fortpflanzungs- und Überwinterungshabitat zu belassen.

Zur Forderung, Baustoffe aus Recycling-Material zu verwenden, ist anzumerken, dass große Erdbewegungen im Zuge der bestandsorientierten Straßenverbreiterung nicht vorgesehen sind. Aber schon aus Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten wird der Vorhabensträger wieder verwendbares Material im Zuge der Bauausführung vor Ort weiter verwenden.

#### 2.4.6 Gewässerschutz

##### 2.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

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

Im Zuge der Straßenverbreiterung der B 20 müssen vier Gewässerdurchlässe und der Stahlrohrdurchlass des Kienbach verlängert werden. Ein Austausch der bestehenden Anlagen ist nicht vorgesehen.

Die Forderungen des **Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf** zur Ausgestaltung der Durchlässe wurden berücksichtigt (Nebenbestimmung A 3.3.1). Der Vorhabensträger hat auch zugesagt, im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt im Bereich des Regenrückhaltebeckens bei Wolfsberg eine Zufahrtsmöglichkeit zur bestehenden Grundwassermessstelle sicherzustellen (A 3.8.7).

##### 2.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, 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 Vorfluter und 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 4.3 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

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

Die gutachtliche Stellungnahme des **Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf** vom 25.10.2011 wurde weitgehend berücksichtigt. Bei der Ausführungsplanung und der Baudurchführung der Entwässerungseinrichtungen ist das Wasserwirtschaftsamt fachlich zu beteiligen (A 4.3.3).

Eine ausdrückliche Regelung der Haftung bei evt. eintretenden Schäden ist bei der Straßenentwässerung nicht geboten. Auch die vom Wasserwirtschaftsamt geforderte Befristung der Erlaubnis bis 31.12.2031 ist nicht geboten. Die Dauer der Einleitung orientiert sich am Bestand der Straße.

#### 2.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Für einen Teil dieser Flächen wurde der Vorhabensträger im Rahmen der Flurbereinigung Ascha bereits in den Besitz eingewiesen. Mit der Ausführungsanordnung ist nach Mitteilung des Amtes für Ländliche Entwicklung Niederbayern Ende 2011 zu rechnen.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Straßenbau auch 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 (z. B. Anschneidungen) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 3,8 ha Fläche benötigt. Die gewählte Regelquerschnittserweiterung auf RQ 15,5 der RAS-Q 96 mit drei Fahrspuren (2 +1 - Betriebsform) ist aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung der Bundesstraße mit überdurchschnittlich starkem Schwerverkehrsanteil notwendig. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind beim vorgesehen bestandsorientierten Ausbau nicht wesentlich beeinträchtigt.

Den gemeinsamen Forderungen der **Ämter für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Straubing, Deggendorf und Landshut** wird mit den Nebenbestimmungen in A 3.6 entsprochen.

Die während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen Ackerflächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten im Benehmen mit den Grundeigentümern in einen Zustand zu versetzen, der den ursprünglichen Verhältnissen weitgehend entspricht. Bodenverdichtungen und Bodeneinträge durch Baumaterial sind zu beseitigen (A 3.6.7).

Bei allen Erdbewegungen sind Ober- und Unterboden getrennt zu lagern (A 3.6.5).

Soweit geeignete Flächen zur Verfügung stehen, ist überschüssiger Oberboden auf landwirtschaftlich genutzten Flächen aufzubringen. Große Schichtdicken sind dabei zu vermeiden. Eine Verbesserung der Bodenqualität ist anzustreben (A 3.6.6).

Der Vorhabensträger hat 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 3.6.1).

Über die Forderung, bei vorübergehender Flächeninanspruchnahme mindestens einen Ernteausfall zu entschädigen, kann nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden

werden. Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahmen sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Zu den Forderungen des **Bayer. Bauernverbandes, Hauptgeschäftsstellen Oberpfalz und Niederbayern**, ist folgendes anzumerken:

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird, wie gefordert, durch eine ausreichende Zahl von Ersatz- und Anwandwegen sowie Zufahrten angepasst. Insbesondere werden alle durch den Anbau der 3.Fahrspur überbauten Anwandwege entlang dem neuen Böschungsfuß wieder hergestellt. Auf die Planunterlage 7 darf verwiesen werden.

Der Vorhabensträger hat 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 3.6.1).

Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen (A 3.6.4).

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 (A 3.6.2).

Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke hat der Vorhabensträger 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 (A 3.6.3).

#### 2.4.8 Belange der Gemeinden Steinach und Ascha sowie des Landkreises Straubing-Bogen (als Straßenbaulastträger)

##### **Gemeinde Steinach**

Zur Forderung der Gemeinde nach **aktiven Lärmschutzmaßnahmen** ist anzumerken, dass Verkehrslärmvorsorgepflicht bei dem **Bau** oder der **wesentlichen Änderung** von Straßen besteht (§§ 41 bis 43 BImSchG).

Der **Bau** im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Der geplante Anbau einer 3. Fahrspur an die bestehende Bundesstraße 20 zwischen Wolferszell und Ascha stellt keinen Neubau dar.

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.

Mit dem Planvorhaben wird die B 20 nicht um einen durchgehenden Fahrstreifen zwischen zwei bedeutenden Verknüpfungen erweitert. Dies gilt auch bei Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes zum Ausbau der B 20 in mehreren Teilbereichen mit einem 3. Fahrstreifen. Insoweit liegt keine wesentliche Änderung der Bundesstraße 20 vor.

Weil das Planvorhaben einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der VLärmSchR 97 darstellt, ist zusätzlich zu prüfen, ob die Beurteilungspegel, wie vorher genannt, erhöht werden. Für die nächstliegenden Wohngebäude (Immissionsorte 1 bis 7, siehe Lageplan 7.1, Blatt 1 - 3) hat der Vorhabensträger Lärmberechnungen durchgeführt. Danach werden durch das Ausbauvorhaben bei keinem Gebäude die Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Vergleicht man die Beurteilungspegel, die ohne den Ausbau zu erwarten sind, mit jenen, die mit dem Ausbau zu erwarten sind, so ergibt sich für das Prognosejahr 2025 eine ursächlich auf den Ausbau zurück zu führende Pegelerhöhung um max. 0,2 dB(A).

Der Forderung, bei der Lärmberechnung die Summe der von der Bundesstraße 20 und der Kreisstraße SR 68 (ehemalige B 20) ausgehenden Emissionen zu berücksichtigen, musste der Vorhabensträger nicht nachkommen. Gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 und 2 der 16. BImSchV ist bei der Berechnung des Beurteilungspegels nur auf die zusätzlich durch den neu zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen. Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege ist bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung im Rahmen der Lärmvorsorge grundsätzlich nicht zu berücksichtigen (BVerwG vom 21.3.1996, NVwZ 1996, 1003). Auf die Ausführungen unter 2.4.4.1 wird i. Ü. Bezug genommen.

Die Planfeststellungsbehörde kann aus den genannten Gründen den Vorhabensträger nicht zur Durchführung von aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen verpflichten. Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt als zuständiger Fachbehörde geprüft. Das Landesamt hat mitgeteilt, dass keine Bedenken aus Sicht des Immissionsschutzes bestehen.

Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat das Staatliche Bauamt Passau beim Erörterungstermin zugesagt, aus Überschussmassen Erdwälle zur Abschirmung zu schütten, sofern mit den Betroffenen darüber Einvernehmen erzielt werden kann und diese Maßnahmen für den Vorhabensträger insgesamt kostenneutral sind.

Zum Sichtschutz und um eine möglichst gute Eingrünung zu erreichen, hat der Vorhabensträger im Bereich Wolferszell, Wolfsberg und Deglholz möglichst dichte Gehölzpflanzungen auf der Ostseite der B 20 zugesagt. Die Zusagen sind unter den Nebenbestimmungen A 3.8.2 und 3.8.3 festgehalten.

Den Bau eines Entwässerungsgrabens oder eine Verrohrung des Grabens entlang des öFW Flnrn. 1712 und 1712/1 von der B 20 bis zur SR 68 hat der Vorhabensträger abgelehnt, weil das Straßenoberflächenwasser der Bundesstraße auch künftig breitflächig über die Straßenböschungen abläuft bzw. dort versickert. Die derzeitige Abflusssituation wird also durch den Straßenausbau nicht nachteilig verändert. Der Vorhabensträger wird aber in besonders erosionsgefährdeten Bereichen des Grabens einmalig Sohlstabilisierungsmaßnahmen vornehmen (Zusage A 3.8.5).

Wie gefordert, wird der Vorhabensträger den zu verlegenden öFW Flnr. 1672 (BWVNr. 8) wegen des großen Längsgefälles wieder bituminös befestigen (A 3.8.4). Eine Beeinträchtigung bzw. Vernässung des Weges durch die geplante Versickermulde BWVNr.9 ist bei der Planlösung nicht zu befürchten.

In die bestehenden Rückhaltebecken bei Bau-km 0+800 auf der Flnr. 1547, Gemarkung Agendorf, wird auch künftig das Geländewasser des westlich der B 20 liegenden Hangrückens eingeleitet (A 4.3.3). Im Zuge der Straßenausbaumaßnahme wird zusätzlich ein Absetzbecken vorgeschaltet, in das nur das Oberflächenwasser der B 20 entwässert. Die Planunterlagen wurden durch Roteintragungen korrigiert.

Vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf wurde die Planung geprüft. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten.

Die Übernahme der Unterhaltungslast für die Rückhalte- und Absetzbecken BWVNr. 11 und 29 hat das Staatliche Bauamt Passau ausdrücklich bestätigt (A 4.3.4).

Der Weg Flnr. 1549, Gemarkung Agendorf, ist in den Planunterlagen nicht richtig bezeichnet. Da er zur Gemeindeverbindungsstraße gewidmet ist, wurden die Unterlagen durch Roteintrag korrigiert.

### **Gemeinde Ascha sowie Landkreis Straubing-Bogen als Straßenbaulastträger**

Wie vom Staatlichen Bauamt beim Erörterungstermin aufgezeigt wurde, ist eine vernünftige Bauabwicklung unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der B 20 nicht möglich. Der Vorhabensträger wird aber die während der Bauzeit notwendige Verkehrsumleitung der B 20 nicht wie ursprünglich vorgesehen über Ascha (SR 68) sondern über die Staatsstraßen 2140 und 2147 vornehmen und die Dauer der Umleitung auf das unbedingt notwendige Maß beschränken (Zusage A 3.8.8). Der Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) wurde durch Roteintrag entsprechend korrigiert. Die Forderungen nach Beweissicherung und ggf. Ersatz von Schäden durch Umleitungsverkehr sind überholt. Beim Erörterungstermin haben die Beteiligten zugesichert, gemeinsame einvernehmliche Lösungen anzustreben.

Der Vorhabensträger hat den bestehenden Wildschutzzaun entlang der B 20 auch während der Bauzeit funktionstüchtig aufrechtzuerhalten und nach Abschluss der Bauarbeiten dauerhaft wiederherzustellen (A 3.2.2).

#### 2.4.9 Sonstige öffentliche Belange

##### 2.4.9.1 Träger von Versorgungsleitungen

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

Den Forderungen der **Deutschen Telekom** nach rechtzeitiger Mitteilung des Beginns der Straßenbauarbeiten und Beachtung der Kabelschutzanweisung wird mit der Nebenbestimmung A 3.1.2 entsprochen.

Damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können, hat der Vorhabensträger der **E.ON Bayern AG** den Baubeginn mindestens sechs Monate vorher mitzuteilen (A 3.1.3).

##### 2.4.9.2 Denkmalschutz

Der Ausbau der B 20 zwischen Wolferszell und Ascha durch Anbau eines 3. Fahrstreifenstreifens kann auch unter Berücksichtigung des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Das **Bayer. Landesamt für Denkmalpflege** hat im Anhörungsverfahren mitgeteilt, dass im Ausbaubereich keine Bodendenkmäler bekannt sind. Aufgrund der siedlungsgünstigen Lage auf Lössboden am Terrassenrand der Kinsach sei aber mit der Existenz von vor- und frühgeschichtlichen Siedlungen zu rechnen.

Die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange (siehe oben) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

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

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG hinsichtlich der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (A 3.1.1 und 3.7.1) vorgesehenen Maßgaben.

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

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege

hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse).

Den Forderungen der **unteren Denkmalschutzbehörde** (Landratsamt Straubing-Bogen) wird mit den oben genannten Regelungen ebenfalls entsprochen.

#### 2.4.9.3 Fischerei

Der Fischereiberechtigte wurde, wie vom **Bezirk Niederbayern - Fachberatung für Fischerei** - gefordert, im Anhörungsverfahren beteiligt. Auf 2.5.4 wird verwiesen.

Nach den Planunterlagen ist vorgesehen, das Niederschlagswasser vor der Einleitung in Oberflächengewässer (Einleitungsstellen 2 und 6) in Regenrückhalte- und Absetzbecken zu behandeln. Die bestehenden Becken bei Bau-km 0+800 (BWVNr. 11) werden umgebaut und erweitert. Bei Bau-km 3+090 wird ein neues Regenrückhalte- und Absetzbecken (BWVNr. 29) errichtet. Auf Planunterlage 13 wird Bezug genommen.

Vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf wurde die Planung geprüft. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten.

Die bereits vorhandenen Rückhaltebecken bei Bau-km 0+800 auf der FlNr. 1547, Gemarkung Agendorf, wurden von der Gemeinde Steinach errichtet, um den Wasserabfluss aus dem Entwässerungsgebiet westlich der B 20 zu drosseln und Wolferszell vor Hochwasser zu schützen. Zum Schutz der angrenzenden Bebauung wird in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf auch künftig das Geländewasser des westlich der B 20 liegenden Hangrückens in die bestehenden Rückhaltebecken eingeleitet (A 4.3.3). Im Zuge der Straßenausbaumaßnahme wird aber zusätzlich ein Absetzbecken vorgeschaltet, in das nur das Oberflächenwasser der B 20 entwässert. Die Vorreinigung erfolgt durch die Oberflächenbeschickung des Absetzbeckens. In die nachgeschalteten Regenrückhaltebecken wird das unbelastete Urgeländewasser mit eingeleitet.

Den weiteren Forderungen der Fachberatung für Fischerei wird wie folgt entsprochen:

Der Bereich der Einleitungsstellen in Gewässer ist naturnah und fischfreundlich zu gestalten. Soweit Ufersicherungen notwendig sind, sind diese in ingenieurbioökologischer Bauweise auszuführen. Wenn bereits Sohl- und/oder Ufersicherungen vorhanden sind, sind diese durch ingenieurbioökologische Bauweisen zu ersetzen (A 4.3.3).

Der Baubeginn ist den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer (mindestens 2 Wochen vorher) bekanntzugeben, damit diese die notwendigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können (A 3.1.4). Dies gilt auch für die Unterhaltungsmaßnahmen im Bereich der Gewässer, die den Fischereiberechtigten mindestens 2 Wochen vorher mitzuteilen sind (A 3.7.2.2).

Vor Beginn der Erdarbeiten sind wirksame Sand- und Schlammfänge zu errichten und bis zur Befestigung aller Böschungen wirksam zu erhalten. Die Böschungen sind unverzüglich nach Beendigung der Erdarbeiten durch standortgerechte Bepflanzung vor Abschwemmungen zu sichern (A 3.2.3 und 3.2.4).

Bei Betonarbeiten darf keine Betonschlempe oder Wasser mit pH-Werten über 8,5 in Gewässer eingeleitet werden (A 3.2.5).

Der Forderung des **Landesfischereiverbandes Bayern e.V.**, vom Vorhaben betroffene Abstürze an Gewässern zu beseitigen, wird mit der Nebenbestimmung 3.7.2.1 entsprochen.

#### 2.4.9.4 Bundeswehr

Der Forderung der **Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München**, wird mit der Nebenbestimmung A 3.2.1 entsprochen.

#### 2.4.9.5 Jagd

Der Straßenausbau erfolgt bestandsnah durch den Anbau einer 3. Fahrspur. Auch die Auswirkungen auf die Jagd werden dadurch minimiert.

Zum Hinweis des **Landesjagdverbandes Bayern e.V.**, dass auch Wildkatze, Luchs und Fischotter zu beachten sind, darf auf die vorstehenden Ausführungen unter 2.4.5.1.2.3 verwiesen werden. Soweit der Landesjagdverband ferner darauf hinweist, dass bei drei Fahrspuren ein Überwechseln von Wildtieren schwieriger wird, ist anzumerken, dass die bestehende Bundesstraße 20 mit einem Wildschutzzaun ausgestattet ist. Der Schutzzaun auf der Westseite wird von der Baumaßnahme nicht berührt und bleibt in seiner ursprünglichen Form erhalten. Der Zaun auf der Ostseite ist von der Maßnahme zwar betroffen, der Vorhabensträger hat jedoch den Wildschutzzaun entlang der B 20 auch während der Bauzeit funktionstüchtig aufrechtzuerhalten und nach Abschluss der Bauarbeiten dauerhaft wiederherzustellen (A 3.2.2).

## 2.5 Private Einwendungen

### 2.5.1 Sammeleinwand Wolferszell, Einwender Nr. 1000

(Schreiben vom 17.12.2010)

Der Ausbau der Bundesstraße 20 zwischen Wolferszell und Ascha ist aus Gründen des Gemeinwohls notwendig (2.3) und in Form der planfestgestellten Lösung geboten (2.4.2). Eine für die Wohnbebauung in Wolferszell schonendere Gestaltung der Bundesstraße ist unter Abwägung aller maßgeblichen Belange nicht möglich. Andere Lösungen als die Verbreiterung des Bestandes hätten erheblich größere nachteilige Auswirkungen zur Folge. Weil bei der Planlösung Eingriffe in die Waldflächen westlich der B 20 weitgehend vermieden werden und die benötigten Grundstücksflächen östlich der B 20 teilweise bereits im Eigentum des Vorhabensträgers sind, hat das Staatliche Bauamt Passau eine Verbreiterung östlich entlang der B 20 geplant. Die Straße rückt damit zwar geringfügig an die Bebauung von Wolferszell, Wolfsberg und Gschwendt heran, der Lärmpegel liegt aber im Vergleich zu einer Straßenverbreiterung westlich der B 20 nur um 0,1 dB(A) höher. Dieser geringe Unterschied ist für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar.

Verkehrslärmschutzmaßnahmen:

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem **Bau** oder der **wesentlichen Änderung** von Straßen.

Der **Bau** im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Der geplante Anbau einer 3. Fahrspur an die bestehende Bundesstraße 20 zwischen Wolferszell und Ascha stellt keinen Neubau dar.

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. Mit dem Planvorhaben wird die B 20 nicht um einen durchgehenden Fahrstreifen zwischen zwei bedeutenden Verknüpfungen erweitert. Dies gilt auch bei Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes zum Ausbau der B 20 in mehreren Teilbereichen mit einem 3. Fahrstreifen. Insoweit liegt keine wesentliche Änderung der Bundesstraße 20 vor.

Weil das Planvorhaben einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der VLärmSchR 97 darstellt, ist zusätzlich zu prüfen, ob die Beurteilungspegel, wie vorher genannt, erhöht werden. Für die nächstliegenden Wohngebäude (Immissionsorte 1 bis 7, siehe Lageplan 7.1, Blatt 1 - 3) hat der Vorhabensträger Lärmberechnungen durchgeführt. Danach werden durch das Ausbauvorhaben bei keinem Gebäude die Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Vergleicht man die Beurteilungspegel, die ohne den Ausbau zu erwarten sind, mit jenen, die mit dem Ausbau zu erwarten sind, so ergibt sich für das Prognosejahr 2025 eine ursächlich auf den Ausbau zurück zu führende Pegelerhöhung um max. 0,2 dB(A).

Der Forderung, bei der Lärmberechnung die Summe der von der Bundesstraße 20 und der Kreisstraße SR 68 (ehemalige B 20) ausgehenden Emissionen zu berücksichtigen, musste der Vorhabensträger nicht nachkommen. Gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 und 2 der 16. BImSchV ist bei der Berechnung des Beurteilungspegels nur auf die zusätzlich durch den neu zu



bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen. Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege ist bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung im Rahmen der Lärmvorsorge grundsätzlich nicht zu berücksichtigen (BVerwG vom 21.3.1996, NVwZ 1996, 1003). Auf die Ausführungen unter 2.4.4.1 wird i. Ü. Bezug genommen.

Die Planfeststellungsbehörde kann aus den genannten Gründen den Vorhabensträger nicht zur Durchführung von aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen verpflichten. Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt als zuständiger Fachbehörde geprüft. Das Landesamt hat mitgeteilt, dass keine Bedenken aus Sicht des Immissionsschutzes bestehen.

Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat das Staatliche Bauamt Passau aber zugesagt, in Bereichen wo dies möglich ist, aus Überschussmassen Erdwälle zur Abschirmung zu schütten, sofern mit den Betroffenen darüber Einvernehmen erzielt werden kann und diese Maßnahmen für den Vorhabensträger insgesamt kostenneutral sind. Bei Wolferszell dürfte dies wegen der Höhe der B 20 nur eingeschränkt möglich sein.

Zum Sichtschutz und um eine möglichst gute Eingrünung zu erreichen, hat der Vorhabensträger im Bereich Wolferszell, Wolfsberg und Deglholz möglichst dichte Gehölzpflanzungen auf der Ostseite der B 20 zugesagt. Die Zusagen sind unter den Nebenbestimmungen A 3.8.2 und 3.8.3 festgehalten.

#### Hinweis:

Soweit von Beteiligten geltend gemacht wurde, dass bereits jetzt die Zumutbarkeitsgrenzen überschritten seien und die Verkehrslärmbeurteilung im Planfeststellungsbeschluss vom 22.5.1990 unzutreffend gewesen sei, wird darauf hingewiesen, dass insoweit ein eigenes Überprüfungsverfahren nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG angesprochen wird. Die Regierung von Niederbayern wird also über derartige Anträge in einem eigenen Verwaltungsverfahren entscheiden. Derzeit ist dabei die Verkehrsmenge (DTV) von 2010 zu verwenden (10.430 Kfz/Tag) und nicht die Prognosewerte für das jetzige Änderungsverfahren. Ein untrennbarer Zusammenhang, der zu einer gemeinsamen Prüfung und Entscheidung führen könnte, ist nicht erkennbar. Insoweit ist auch von Belang, dass eine Grenzwertüberschreitung in Wolferszell nur bei einem Anwesen in der Prognoseberechnung festzustellen ist und zwar beim Nachtwert. Zwei weitere Grenzwertüberschreitungen betreffen Einzelanwesen im Außenbereich am nördlichen Ende der Planfeststellung. Somit können sich bei der „Nachberechnung“ mit der DTV 2010 jedenfalls keine weiteren Grenzwertüberschreitungen ergeben.

#### 2.5.2 **Einwender Nr. 7002**

(Schreiben vom 18.12.2010)

Der Vorhabensträger wird, wie gefordert, den öFW Bauwerksverzeichnis Nr. 8 (Flnr. 1672, Gemarkung Agendorf) im Bereich der Anbindung an den Spitalweg mit einer Längsneigung von max. 15 % ausführen und wieder bituminös befestigen. Die betroffenen Grundeigentümer und die untere Naturschutzbehörde haben der zusätzlichen Grundinanspruchnahme zugestimmt (A 3.8.4).

#### 2.5.3 **Einwender Nr. 7003**

(Schreiben vom 27.12.2010)

Die geforderte Gebäudebeweissicherung für das Anwesen mit Nebengebäuden der Einwender hat der Vorhabensträger zugesagt. Er wird auch für die bestehende private Wasserversorgungsanlage vor Baubeginn bezüglich Qualität und Quantität des Wassers eine Beweissicherung durchführen (A 3.8.1).

#### 2.5.4 **Bezirksfischereiverein Straubing**

(Schreiben vom 23.11.2010)

Nach den festgestellten Planunterlagen ist die vom Bezirksfischereiverein geforderte Behandlung des Oberflächenwassers in Rückhalte- und Absetzbecken vorgesehen. Erhebliche negative Auswirkung durch den Straßenausbau auf die Kinsach sowie die Fischerei sind bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter A 3.2, 3.3 und 3.7.2 sowie der Erlaubnisbedingungen unter 4.3 nicht zu befürchten.

#### 2.5.5 **Jagdgenossenschaft Agendorf**

(Schreiben vom 15.12.2010)

Die Frage der Wertminderung der Jagdgebiete im Zuge des Baus von Straßen ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (Urteil vom 15.02.1996, BayVBI 1996, 761) außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. Für die Betroffenen entstehen dadurch keine Nachteile, denn auch im Entschädigungsverfahren bestehen Rechtsschutzmöglichkeiten.

### 2.6 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Errichtung eines 3. Fahrstreifens im Zuge der Bundesstraße 20 zwischen Wolferszell und Ascha 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.

### 2.7 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Der 3. Fahrstreifen der Bundesstraße 20 gilt gemäß § 2 Abs. 6a FStrG als zur Bundesstraße gewidmet. Die Einzelheiten sind im Bauwerksverzeichnis und dem „Lageplan mit straßenrechtlichen Verfügungen“ (Unterlage 7.2, Blatt 1) näher festgelegt.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung nach Bayer. Straßen- und Wegegesetz folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht bei unerheblichen Verlegungen sowieso die Widmungsfiktion gilt.

### 3. **Kostenentscheidung**

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

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach 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 Tatsachen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlung entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87b 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, 15.12.2011  
Regierung von Niederbayern

Dr. Weber  
Abteilungsleiter

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

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