

Regierung von Niederbayern



Planfeststellungsbeschluss

Bundesautobahn A 3

Regensburg - Passau - (Linz)

Abschnitt Passau Nord - Passau Mitte

Erweiterung der Tank- und Rastanlage

Donautal-West

(Betr.-km 605,0)

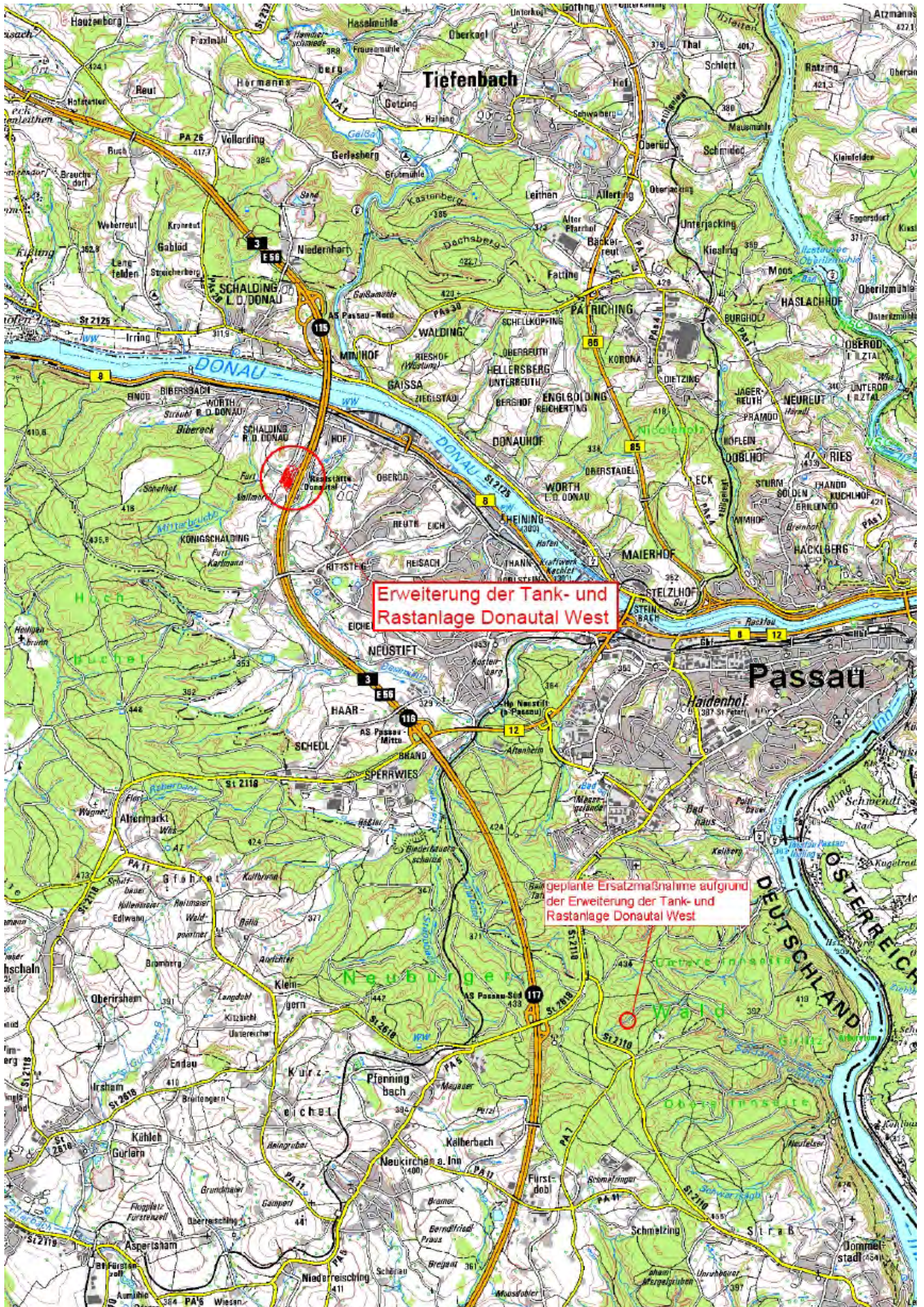
Inhaltsverzeichnis

Deckblatt.....	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	2
<u>Skizze des Vorhabens</u>	5
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u>	6
A Tenor	8
1. <u>Feststellung des Plans</u>	8
2. <u>Festgestellte Planunterlagen</u>	8
3. <u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u>	9
3.1 Unterrichtungspflichten	9
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	10
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	11
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz.....	11
3.5 Landwirtschaft.....	12
3.6 Sonstige Nebenbestimmungen.....	12
3.6.1 Bodendenkmäler	12
3.7 Zusagen des Vorhabensträgers.....	13
4. <u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u>	13
4.1 Gegenstand / Zweck	13
4.2 Plan	13
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	13
4.3.1 Rechtsvorschriften.....	13
4.3.2 Einleitungsmengen.....	13
4.3.3 Bauausführung.....	13
4.3.4 Betrieb und Unterhaltung.....	13
4.3.5 Anzeigepflichten.....	14
4.3.6 Hinweise	14
5. <u>Straßenrechtliche Verfügungen</u>	15
6. <u>Entscheidungen über Einwendungen</u>	15
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	15
6.2 Zurückweisungen	15
7. <u>Kostenentscheidung</u>	15
B Sachverhalt	16
1. <u>Beschreibung des Vorhabens</u>	16
2. <u>Vorgängige Planungsstufen</u>	16
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	16
3. <u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u>	16
C Entscheidungsgründe	18
1. <u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u>	18
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen).....	18
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	18
2. <u>Materiell-rechtliche Würdigung</u>	19
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	19
2.2 Planrechtfertigung.....	19

2.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	20
2.3.1	Landesplanung, Bauleitplanung.....	20
2.3.2	Planungsvarianten.....	20
2.3.2.1	Beschreibung der untersuchten Varianten.....	20
2.3.2.2	Vergleich der Varianten	21
2.3.2.3	Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes	22
2.3.3	Ausbaustandard	22
2.3.4	Immissionsschutz / Bodenschutz	23
2.3.4.1	Verkehrslärmschutz	24
2.3.4.1.1	§ 50 BImSchG.....	24
2.3.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge	24
2.3.4.1.3	Verkehrslärberechnung	25
2.3.4.1.4	Ergebnis.....	26
2.3.4.2	Schadstoffbelastung	27
2.3.4.3	Bodenschutz.....	27
2.3.5	Naturschutz und Landschaftspflege.....	28
2.3.5.1	Verbote	28
2.3.5.1.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen	28
2.3.5.1.2	Artenschutz	29
2.3.5.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange	32
2.3.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	33
2.3.5.3.1	Eingriffsregelung	33
2.3.5.3.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	33
2.3.5.3.3	Verbleibende Beeinträchtigungen	34
2.3.5.3.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung	34
2.3.6	Gewässerschutz.....	35
2.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	35
2.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	35
2.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	36
2.3.8	Belange der Stadt Passau und der Gemeinde Neuburg a. Inn	37
2.3.9	Sonstige öffentliche Belange	37
2.3.9.1	Autobahn Tank- und Rast GmbH.....	37
2.3.9.2	Träger von Versorgungsleitungen	38
2.3.9.3	Denkmalschutz.....	38
2.3.9.4	Bundeswehr	39
2.4	Private Einwendungen	39
2.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden.....	39
2.4.1.1	Flächenverlust	39
2.4.1.2	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen	39
2.4.1.2.1	Übernahme von Restflächen	40
2.4.1.2.2	Ersatzlandgestellung	40
2.4.1.2.3	Umwege.....	40
2.4.1.2.4	Nachteile durch Bepflanzung	41
2.4.1.2.5	Wertminderung.....	41

2.4.2 Einzelne Einwender.....	42
2.5 Gesamtergebnis.....	55
2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	55
3. <u>Kostenentscheidung</u>	55
<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>.....	56
<u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u>	56

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

32-4354.11-15/A 3

**Vollzug des FStrG;
Bundesautobahn A 3, Regensburg - Passau - (Linz);
(Abschnitt Anschlussstelle Passau Nord - Anschlussstelle Passau Mitte)
Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West bei Betr.-km 605,0**

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West im Zuge der Bundesautobahn A 3 bei Betr.-km 605,0 mit den aus Ziffern A 3, 4 und 6 dieses Beschlusses und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt. Dieser Plan ändert die mit den Planfeststellungsbeschlüssen vom 15.7.1975 Nr. 221-2124ol 88 und vom 6.4.1979 Nr. 225-2124ol 150 festgestellten Pläne.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 26.3.2010, mit Roteintragungen	
2	Übersichtskarte vom 26.3.2010 (nachrichtliche Anlage)	1 : 750.000
3	Übersichtslageplan vom 26.3.2010	1 : 50.000
6, Blatt 1	Querschnitt Pkw Stellplätze vom 26.3.2010	1 : 50
6, Blatt 2	Querschnitt Bus- und Lkw-Stellplätze vom 26.3.2010	1 : 50
6, Blatt 3	Querschnitt GVS Königschaldinger Straße, mit Roteintragungen	1 : 50
7.1, Blatt 1	Lageplan vom 26.3.2010	1 : 500
7.1, Blatt 2	Lageplan Ver- und Entsorgungsleitungen vom 26.3.2010, mit Roteintragungen	1 : 500
7.2	Bauwerksverzeichnis vom 26.3.2010, mit Roteintragungen	
8.1, Blatt 1-7	Höhenpläne Tank- und Rastanlage vom 26.3.2010	1 : 500/50
8.2	Höhenplan Königschaldinger Straße vom 26.3.2010	1 : 1.000/100
11.1	Detaillierte schalltechnische Untersuchung vom 26.3.2010, mit Roteintragungen	

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
11.1, Blatt 1-2	Lagepläne mit Verkehrszahlen Bestand und Verkehrszahlen Planung vom 26.3.2010	1 : 1.000
11.2, Blatt 1-2	Lagepläne zu den schalltechnischen Berechnungen vom 26.3.2010	1 : 1.000
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil vom 26.3.2010, mit Roteintragungen	
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 26.3.2010, mit Roteintragungen	1 : 1.000
12.3, Blatt 1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen im Bereich der Raststätte vom 26.3.2010, mit Roteintragungen	1 : 1.000
12.3, Blatt 2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen im Neuburger Wald vom 26.3.2010	1 : 2.000/ 1 : 50.000
12.4	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 26.3.2010	
13.1 13.1.0 – 13.1.3	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen vom 26.3.2010, mit Roteintragungen	
13.2, Blatt 1	Lageplan der Einzugsgebiete vom 26.3.2010	1 : 1.000
13.2.2	Einzugsflächenermittlung wasserrechtliche Genehmigung von 1993	1 : 1.000
14.1	Grunderwerbsplan vom 26.3.2010	1 : 500
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 26.3.2010	

Die Unterlagen wurden von der Autobahndirektion Südbayern, vom Ingenieurbüro für Bauwesen Weimann Baur Consult, Dettelbach, sowie von Landschaftsarchitekt Dipl. Ing. Hermann, Neuburg a. Inn, (Planunterlagen 12.1 bis 12.3) und vom Büro für Landschaftsökologie Dipl. Ing. Aßmann, Obernzell, (Unterlage 12.4) erstellt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist durch die Autobahndirektion Südbayern 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, 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 Netzproduktion GmbH**, Wilhelm-Pitz-Straße 1, 95488 Bayreuth, 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 den zuständigen Stellen der Telekom einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist.

3.1.3 den **Stadtwerken Passau GmbH**, Regensburger Straße 29, 94036 Passau, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den betroffenen Strom- und Wasserleitungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

3.1.4 der **Energienetze Bayern GmbH**, Frankenthaler Straße 2, 81539 München, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an der betroffenen Erdgashochdruckleitung mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

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

3.2.2 Bei allen Erdbewegungen sind Ober- und Unterboden getrennt zu lagern. Die DIN 19731 ist zu beachten. Die Arbeiten sind möglichst bei abgetrocknetem Boden und bodenschonend mit geeignetem Gerät durchzuführen. Zur Vermeidung von Verdichtungen und Störung der Bodenstruktur soll die Mietenhöhe max. 2 m betragen. Die Mieten dürfen nicht mit Maschinen befahren werden. Bei einer Zwischenlagerung über 6 Monate soll die Miete mit tiefwurzelnden Pflanzen begrünt werden. Maßnahmen (z. B. Köpfmäh) zur Verhinderung von Samenflug von Unkräutern sind vor dem Abblühen zu treffen.

Der Einbau soll bei trockener Witterung mit Kettenfahrzeugen und in möglichst wenigen Arbeitsgängen erfolgen.

Vorübergehend beanspruchte Flächen sind durch Lockerungsmaßnahmen wieder ordnungsgemäß herzustellen.

3.2.3 Behinderungen der Anbindung des Servicebetriebes der **Tank & Rast GmbH** während der Bauzeit sind so gering wie möglich zu halten.

Die wegweisende Beschilderung der Tank- und Rastanlage ist an die neuen Verhältnisse anzupassen. Auf die Trennung der Pkw-Stellplätze und der Lkw-Stellplätze ist bereits im Einfahrtsbereich hinzuweisen. Auch während der Bauzeit ist die Hinweisbeschilderung aufrechtzuerhalten. Die Beschilderung muss auch nachts deutlich erkennbar sein.

Während der Bauarbeiten ist eine möglichst große Anzahl an Stellplätzen aufrecht zu erhalten. Für die jeweils zur Verfügung stehenden Stellplätze ist eine gut sichtbare Hinweisbeschilderung aufzustellen. Einschränkungen des Stellplatzangebotes sind rechtzeitig mit der Tank & Rast GmbH abzustimmen.

3.2.4 Auf die Telekommunikationsanlagen der **Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH** hat der Vorhabensträger Rücksicht zu nehmen. Die Anlagen sind während der Baudurchführung zu sichern und in Betrieb zu halten. Die Detailplanung der Leitungsanpassungen ist rechtzeitig mit der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH abzustimmen.

3.2.5 Auf die Strom- und Wasserleitungen der **Stadtwerke Passau GmbH** hat der Vorhabensträger Rücksicht zu nehmen. Die Anlagen sind während der Baudurchführung zu sichern und in Betrieb zu halten. Die Stromleitungen (BWVNrn. 8.9 und 8.11) sind in Abstimmung mit der Stadt Passau in die Königschaldinger Straße zu verlegen und - sofern dafür ausreichend Platz zur Verfügung steht - die Gashochdruckleitung und die Wasserleitung nordöstlich an der Transformatorenanlage vorbeizuführen. Die Detailplanung der Leitungsanpassungen ist rechtzeitig mit den Stadtwerken abzustimmen.

3.2.6 Auf die Erdgashochdruckleitung HD 901 DN 300 PN 67,5 hat der Vorhabensträger Rücksicht zu nehmen. Die Gasversorgungsanlagen sind vor der Baudurchführung zu verlegen, damit der Betrieb der Anlagen während der Baumaßnahme aufrechterhalten werden kann. Anpassungsmaßnahmen an der Leitung dürfen nur außerhalb der Heizperiode durchgeführt werden. Für die Baudurchführung ist ausreichender Arbeitsraum sicherzustellen. Ein zeitlicher Vorlauf von 4 - 6 Monaten ist einzuplanen.

Die Leitung einschl. Schutzstreifen (je 3 m beidseits der Rohrachse) ist dinglich zu sichern.

Beidseits der Rohrachse ist ein je 2 m breiter Streifen von einer Bepflanzung mit Bäumen und tief wurzelnden Sträuchern freizuhalten.

Die Detailplanung der Leitungsverlegungen und Leitungsanpassungen ist rechtzeitig mit der **Energienetze Bayern GmbH** abzustimmen.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.3.1 Sämtliche wasserwirtschaftlichen Maßnahmen sind im Einvernehmen mit dem **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Servicestelle Passau**, auszuführen.
- 3.3.2 Die Detailplanung und die Speisung der geplanten Amphibienweiher im Neuburger Wald sind rechtzeitig mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.
- 3.3.3 Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe und Mittel (auch Bauteile, Abfälle o. ä.) in die Oberflächengewässer gelangen. Bei Betonarbeiten ist darauf zu achten, dass keine Betonschlempe oder Wasser mit pH-Werten über 8,5 ins Gewässer gelangt.
- 3.3.4 Schmutzwasser der Tank- und Rastanlage ist ausschließlich über die Schmutzwasserkanalisation der Kläranlage der Stadt Passau zuzuführen und dort zu behandeln.
- 3.3.5 Der Abschluss der Bauarbeiten ist dem Wasserwirtschaftsamt rechtzeitig anzuzeigen. Wird die Maßnahme in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, sind Beginn und Abschluss der Bauarbeiten jedes Bauabschnittes anzuzeigen.
- 3.3.6 Die Ein- und Auslaufbereiche neuer Rohrdurchlässe sind mit Wasserbausteinen auf Beton gegen Erosion zu schützen.
- 3.3.7 Innerhalb von drei Monaten nach Baufertigstellung sind dem Wasserwirtschaftsamt zwei Fertigungen der Ausführungspläne/Bestandspläne zu übersenden.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

- 3.4.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.
- 3.4.2 Die Rodung von Gehölzen und Eingriffe in Hecken usw. sind nur in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar vorzunehmen.
- 3.4.3 Die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein.
- 3.4.4 Die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sind gem. § 15 Abs. 4 BNatSchG für die Zeitdauer der Eingriffswirkung des Vorhabens zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Entsprechende Nachweise sind der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.
- 3.4.5 Die für Kompensationsmaßnahmen festgesetzten Flächen sind gemäß Art. 9 BayNatSchG dem Bayerischen Landesamt für Umwelt für das Ökoflächenkataster zu melden.
- 3.4.6 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.
- 3.4.7 Der Vorhabensträger hat eine verantwortliche ökologische Baubegleitung zu bestellen und der unteren Naturschutzbehörde zu benennen.
- 3.4.8 Der Abtrag von Oberboden und der krautigen Vegetationsdecke darf nur außerhalb der Vegetationsperiode vorgenommen werden.
- 3.4.9 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.
- 3.4.10 Die geplanten Amphibienweiher (Maßnahme E 1) sind im Falle einer stärkeren Verlandung (Reduzierung der Wasseroberfläche um mehr als 2/3) so zu entlanden, dass die ursprüngliche Funktion wieder hergestellt ist. Dabei sind die beiden Gewässer nicht gleichzeitig, sondern nacheinander im Abstand von mehreren Jahren zu entlanden. Die untere Naturschutzbehörde ist zu beteiligen.

- 3.4.11 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.

3.5 Landwirtschaft

- 3.5.1 Durch den Vorhabensträger ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.5.2 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.
- 3.5.3 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.
- 3.5.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.5.5 Der Vorhabensträger hat sich nachhaltig zu bemühen, den betroffenen Landwirten für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

3.6 Sonstige Nebenbestimmungen

3.6.1 Bodendenkmäler

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

Rechtzeitig vor Baubeginn ist mit dem **Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege** eine gemeinsame Begehung des Baubereiches durchzuführen. Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege ggf. mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

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

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

3.7 **Zusagen des Vorhabensträgers**

Die Autobahndirektion Südbayern hat zugesagt:

- Überschussmassen für die Schüttung von Gestaltungswällen nördlich und südlich entlang der Tank- und Rastanlage zur Verfügung zu stellen und die Erdmassen profilgerecht einzubauen. Der südliche Wall soll über den Tank- und Rastanlagenbereich hinaus entlang der BAB A 3 in Richtung Süden verlängert werden. Der Vorhabensträger trägt die Grunderwerbskosten zu angemessenen Bedingungen bis zur Dammkrone und wird die Unterhaltungspflicht für die der Autobahn zugewandten Seite der Erdwälle übernehmen.

Die Zusage erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Stadt Passau die notwendigen Grunderwerbsverhandlungen führt und die Detailplanung übernimmt.

Die Umsetzung der Maßnahme setzt voraus, dass ein freihändiger Erwerb der benötigten Grundstücksflächen zu angemessenen Bedingungen möglich ist und die rechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der Wälle geschaffen werden können.

- westlich entlang der Tank- und Rastanlage (anbindend an die Erdwälle auf der Nord- und Südseite) die Umzäunung der Anlage 2,5 m hoch und blickdicht auszuführen.

4. **Wasserrechtliche Erlaubnisse**

4.1 **Gegenstand / Zweck**

Dem Freistaat Bayern - Bundesstraßenverwaltung - wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Oberflächen- und Niederschlagswassers aus den Dach- und Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Donautal an der BAB A 3 über das bestehende Rückhaltebecken mit Vorsperre und die Ölabscheideanlage/Koaleszenzabscheider in den Hofinger Bach erteilt. Die Genehmigung ersetzt die Erlaubnis der Stadt Passau vom 23.3.1994/13.4.1994 Nr. 35-432/434 Bo/St und ist zeitlich nicht befristet.

4.2 **Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West vom 26.3.2010 mit den Roteintragungen zu Grunde. Diese Pläne ändern die der Erlaubnis der Stadt Passau vom 23.3.1994/13.4.1994 zu Grunde liegenden Pläne vom 11.10.1993.

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 E 1, Hofinger Bach Rückhaltebecken = 1,894 m³/sec.

Der Drosselabfluss des Hofinger Baches aus dem unmittelbar nach der Einleitungsstelle vorhandenen Hochwasserrückhaltebecken ändert sich nicht, er bleibt mit 0,8 m³/sec gleich.

4.3.3 **Bauausführung**

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

4.3.4 **Betrieb und Unterhaltung**

In die Rohrleitungen der Entwässerungsanlage darf nur Oberflächen- bzw. Niederschlagswasser eingeleitet werden. Das ins Gewässer einzuleitende Niederschlagswasser darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen. Es ist von jeder vermeidbaren Verschmutzung freizuhalten.

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die für Betrieb, Unterhaltung und Überwachung erforderlichen Geräte sind bereitzuhalten. Es ist ausgebildetes und zuverlässiges Personal einzusetzen. Das Entwässerungsnetz ist mindestens einmal jährlich und die dazugehörigen Sonderbauwerke sind mindestens einmal monatlich auf Bauzustand, Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit durchzusehen (einfache Sichtprüfung).

Die Entwässerungsanlagen sind stets in gutem baulichen Zustand zu erhalten. Die Anlagen sind so zu betreiben und zu unterhalten, dass eine Schädigung fremder Grundstücke nicht zu besorgen ist. Dies gilt insbesondere auch für die Entlastungsanlagen (Drosselöffnungen), bei denen ein besonderes Augenmerk auf eine mögliche Verlegung durch Treibzeug etc. zu legen ist.

Die Funktionsfähigkeit des Ölrückhaltebeckens ist durch regelmäßige Räumung sicherzustellen.

Den Bediensteten der Gewässeraufsichtsbehörde ist jederzeit Zutritt zu den Grundstücken und der Entwässerungsanlage zu gewähren.

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.

Dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Servicestelle Passau, sind nach Baufertigstellung zwei Fertigungen der Bauausführungspläne zu übergeben.

4.3.5 Anzeigepflichten

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

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

Unterhaltungsmaßnahmen und Außerbetriebnahmen (z. B. bei Wartungs- oder Reparaturarbeiten) der Anlage oder Neuinbetriebnahmen sind vorab, möglichst frühzeitig aber mindestens 14 Tage vorher, dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Servicestelle Passau, und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Kann der Umfang der erlaubten Benutzung vorübergehend nicht eingehalten werden, ist vorher eine ergänzende beschränkte Erlaubnis zu beantragen.

4.3.6 Hinweise

Die Genehmigungspflicht für das Einleiten von wassergefährdenden Stoffen in Sammelkanalisationen entsprechend der Indirekteinleiterverordnung ist zu beachten.

Es ist darauf zu achten, dass die Belange des Arbeitsschutzes, insbesondere die „Sicherheitsregeln für Abwasserbehandlungsanlagen - Bau und Ausrüstung“ und die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften eingehalten werden.

Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit und Wartung der Regenrückhalteanlage wird empfohlen, ein gesondertes Überwachungsblatt entsprechend dem vom Bayerischen Landesamt für Umwelt und dem DWA-Landesverband Bayern herausgegebenen Formblatt zu führen.

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 für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West und den entsprechenden Lageplänen. 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

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

6.1.1 Einwender 201

Für vom Vorhaben betroffene Wasserversorgungsanlagen ist vor Baubeginn bezüglich Qualität und Quantität eine Beweissicherung durchzuführen. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Wasserversorgung aus den Brunnen durch das Vorhaben möglichst nicht beeinträchtigt wird. Falls dies nicht gelingt, ist für einen rechtlich gesicherten Bestand Ersatz zu leisten, hilfsweise Geldentschädigung.

6.1.2 Einwender 7002

Für das Gebäude (Obergeschoss, Nordost- und Südostfassade) Königschaldinger Straße 33, 94036 Passau (Immissionsort 03) wird nach Maßgabe der 24. BImSchV i. V. m. der VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

6.2 Zurückweisungen

Die übrigen 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 Tank- und Rastanlage Donautal liegt am westlichen Stadtrand von Passau zwischen den Anschlussstellen Passau-Nord und Passau-Mitte der Bundesautobahn A 3 Regensburg - Passau - Linz. Sie wurde vor etwa 30 Jahren gemeinsam mit den letzten Neubauabschnitten der A 3 zwischen Passau und der österreichischen Landesgrenze errichtet. Die heute stark frequentierte Rastanlage ist für die Autofahrer die letzte Möglichkeit, vor dem Grenzübergang Suben eine Pause einzulegen und sich zu versorgen, ohne die Autobahn verlassen zu müssen.

Die beidseits der Autobahn liegende Anlage entspricht wegen dem kontinuierlichen Anstieg der Verkehrsbelastung auf der A 3 nicht mehr den heutigen Anforderungen. Insbesondere die bestehenden 15 Lkw-Parkplätze in Fahrtrichtung Suben reichen bei weitem nicht mehr aus, um den Lkw-Fahrern die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten zu ermöglichen. Der Anlagenteil auf der Westseite der A 3 soll deshalb erweitert werden. Neben einer kompletten Neugestaltung der bestehenden Verkehrsflächen sowie der Neuordnung der Freiflächen und der Grünanlagen ist eine Erweiterung um 55 Stellplätze für Lkw/Busse sowie 33 Stellplätze für Pkw vorgesehen. Am Tankstellengebäude sind keine Änderungen vorgesehen. Die Erweiterung der Parkplätze erfolgt überwiegend auf Flächen, die bereits beim Neubau der Tank- und Rastanlage von der Bundesrepublik Deutschland für eine spätere Erweiterung mit erworben wurden. Zusätzlich muss wegen der geplanten Erweiterung die entlang der Tank- und Rastlage verlaufende Königschaldinger Straße teilweise überbaut und deshalb auf einer Länge von 440 m um 15 - 20 m nach Westen verschoben werden.

Ziel der Maßnahme ist, für die Verkehrsteilnehmer auf der A 3 angemessene Bedingungen für die Entspannung und Erholung, Hygiene, Information und Versorgung zu schaffen.

2. Vorgängige Planungsstufen

2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 9.4.2010 beantragte die Autobahndirektion Südbayern für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West die Planfeststellung nach dem FStrG.

Die Regierung von Niederbayern leitete daraufhin mit Schreiben vom 21.4.2010 das Anhörungsverfahren ein. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 21. Mai 2010 bis 21. Juni 2010 bei der Stadt Passau nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Passau oder der Regierung von Niederbayern bis spätestens 6.7.2010 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Passau
- Gemeinde Neuburg a. Inn
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Servicestelle Passau
- Amt für Ländliche Entwicklung Niederbayern
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Landshut, Abteilung Forsten
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Deggendorf
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Passau-Rotthalmünster
- 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 Vilshofen
- 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
- Autobahn Tank- und Rastanlage GmbH, Bonn
- Autobahnpolizei Passau
- Bayer. Staatsforsten AöR
- Stadtwerke Passau
- Deutsche Telekom Netzproduktion, Regensburg
- Erdgas Südbayern, München
- Gemeinschaftsjagdrevier Heining 1 und 2
- Bezirksfischereiverein Passau

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich die Autobahndirektion Südbayern mit Schreiben vom 8.10.2010.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 24.11.2010 im Sitzungszimmer der Stadtwerke Passau erörtert. Den Behörden, Trägern öffentlicher Belange, Vereinigungen sowie den Einwendern wurde der Termin der Erörterung mitgeteilt; im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung in der Stadt Passau.

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. Bei der Tank- und Rastlage Donautal-West handelt es sich um einen Nebenbetrieb einer Bundesautobahn i.S.d. § 15 Abs. 1 FStrG. Der Betrieb der Anlage ist zwar im Rahmen eines Konzessionsvertrages auf die Autobahn Tank- & Rast GmbH übertragen; gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG ist der Nebenbetrieb aber Bestandteil der Bundesautobahn. Die Parkflächen, Fahrgassen und Erholungsflächen sind Verkehrsanlagen der Bundesautobahn im Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung.

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 in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

Für Planänderungen nach Fertigstellung des Vorhabens ist ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Das Vorhaben ist nicht nach § 3e Abs. 1 Nr. 1 UVPG einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, da die in Anlage 1, Spalte 1 angegebenen Größen- und Leistungswerte nicht überschritten werden.

Die nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG notwendige allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3a, § 3c Abs. 1 Satz 1 und Satz 3 UVPG anhand der Kriterien aus Anlage 2 des UVPG hat ergeben, dass durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind aber in den Planunterlagen dargestellt, von den beteiligten Stellen benannt und in der Planfeststellung berücksichtigt.

Die Bekanntmachung dieses Ergebnisses erfolgt mit der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

2.2 Planrechtfertigung

Der Ausbau der bestehenden Tank- und Rastanlage dient dazu, im Interesse des Gemeinwohls liegende Zielsetzungen zu verwirklichen, die das Fernstraßenrecht vorgibt. Die Ausbaumaßnahme beruht auf einem schlüssigen Standortkonzept, das sowohl eine notwendige Stellplatzvergrößerung als auch eine Neugestaltung der Verkehrsflächen mit einer klaren Gliederung und Verkehrsführung vorsieht. Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind die Bundesfernstraßen nach der Leistungsfähigkeit des Straßenbaustraßenbauwerks in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dies gilt grundsätzlich auch für die Nebenanlagen und Nebenbetriebe - wie Tank- und Rastanlagen - an den Autobahnen, die gemäß § 1 Abs. 4 Nrn. 4 und 5 FStrG Bestandteil der Bundesautobahnen sind. Aus § 15 Abs. 1 und 2 FStrG folgt, dass es dem Vorhabenträger auch obliegt, im Interesse der Verkehrsteilnehmer an Bundesautobahnen Tankstellen und Raststätten als Nebenbetriebe zu bauen und zu betreiben bzw. von Dritten betreiben zu lassen. Dies dient vor allem auch der Verkehrssicherheit, in dem zum einen die Versorgung mit Treibstoff gewährleistet und zum anderen den Verkehrsteilnehmern auch die Möglichkeit der Entspannung und Erholung, Hygiene, Information und Versorgung geboten wird.

Die geplante Erweiterung der Parkmöglichkeiten an der Tank- und Rastanlage Donautal-West und der Umbau der bestehenden Verkehrsflächen sind vernünftigerweise geboten.

Die bestehende Anlage entspricht aufgrund der ungünstigen Verkehrsführungen mit fehlender Trennung der Verkehrsströme Pkw - Lkw/Bus und den schleifenden und unübersichtlichen Tankstellenausfahrten in die Zufahrtsgasse zu den Stellplätzen nur mehr bedingt den heutigen verkehrlichen Anforderungen. Die Verkehrsbelastung der A 3 beträgt im Bereich Passau 27.700 Kfz/Tag (Verkehrszählung 2005). Sie hat sich seit 1990 in etwa verdoppelt, wobei der Schwerverkehrsanteil hoch ist. Entsprechend gestiegen ist der Bedarf der Verkehrsteilnehmer zur Versorgung mit Treibstoff sowie zur Erholung und zur Verpflegung. Die Rastanlage Donautal-West hat mit den derzeit bestehenden nur 15 Lkw- und Busparkplätzen ein erhebliches Defizit an Stellplätzen für den Schwerverkehr und ist deshalb ständig massiv überlastet. Dass laut Prognose das Verkehrsaufkommen auf der A 3 bis zum Jahr 2025 weiter auf bis zu 38.500 Kfz/Tag ansteigen wird, wird die Situation noch verschärfen.

Beim Schwerverkehr stellt sich insbesondere die Problematik der notwendigen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten nach den Sozialvorschriften im Straßenverkehr (u. a. EG-Verordnung Nr. 561/2006 vom 11.4.2006, Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), Fahrpersonalgesetz, Fahrpersonalverordnung). Die neuen Lkw-/Busstellplätze werden dringend benötigt, um es den Fahrern zu ermöglichen, die Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten.

Durch das Planvorhaben wird die Parkplatzsituation für die Verkehrsteilnehmer spürbar verbessert. Die Kapazität der Rastanlage wird im vertretbaren Umfang durch einen bestandsnahen Ausbau erweitert. Ziel der Neugestaltung der Verkehrsflächen im bestehenden Rastanlagenbereich ist eine klare Gliederung der Verkehrsführung sowie die vollständige Trennung der Stellplatzbereiche Lkw's/Busse und Pkw. Durch die angestrebte Optimierung der Verkehrsabläufe wird die Verkehrssicherheit im Anlagenbereich deutlich erhöht.

Das Vorhaben erstreckt sich überwiegend auf Flächen, die schon jetzt zur Anlage gehören oder bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland sind. Die darüber hinaus für die notwendige Verlegung der Königschaldinger Straße benötigten landwirtschaftlich genutzten Flächen werden nur im unbedingt notwendigen Umfang in Anspruch genommen.

Mit der Erweiterung der Tank- und Rastanlage wird auch das untergeordnete Straßennetz in den umliegenden Gemeinden entlastet, weil Lkw's die Autobahn nicht mehr verlassen müssen, um einen geeigneten Rastplatz zu finden.

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.3.1 Landesplanung, Bauleitplanung

Das Vorhaben steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung. In den bestandsorientierten Ausbau und die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West werden bisher bereits beanspruchte Flächen miteinbezogen. Bestehende Verkehrsflächen und Anlagen werden weiterhin genutzt. Dies entspricht den Zielen des Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2006), den Flächenverbrauch durch den Verkehrsausbau möglichst gering zu halten.

Das Vorhaben ist auch mit dem Bebauungsplan „SO an der Königschaldinger Straße“ zur Verlegung der Königschaldinger Straße vereinbar. Die Ausweisung der Verlegung der Königschaldinger Straße im Bebauungsplan der Stadt Passau entzieht die Maßnahme nicht - wie im Verfahren eingewandt wurde - der Planungskompetenz des Vorhabensträgers. Auf die ergänzenden Ausführungen unter 2.4.2.1 wird verwiesen.

2.3.2 Planungsvarianten

Im Rahmen der Planerstellung und im Planfeststellungsverfahren wurden folgende vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensalternativen geprüft. Sie werden nachfolgend dargestellt und jeweils mit der Planfeststellungslösung verglichen.

Ein Verzicht auf das Vorhaben einschließlich Optimierung des Verkehrsablaufs im derzeitigen Anlagenbereich, z. B. durch verkehrslenkende Maßnahmen („Nullvariante“), scheidet aus, da die bestehende Rastanlage den heutigen verkehrlichen Anforderungen nicht mehr entspricht und mit den vorhandenen 15 Lkw- und Busparkplätzen viel zu wenig Stellplätze für den Schwerverkehr hat. Ebenso kommt ein Umbau der Bestandsanlage ohne Erweiterung als vernünftige Alternative, auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf öffentliche und private Belange, nicht in Betracht. Eine spürbare Verbesserung der Parkplatzsituation für die Verkehrsteilnehmer und die Schaffung angemessener Bedingungen für die Erholung und die Versorgung ist nur mit einer entsprechenden Erweiterung der Verkehrsflächen möglich.

2.3.2.1 Beschreibung der untersuchten Varianten

Anlagenerweiterung bis zur Königschaldinger Straße mit Umbau der bestehenden Rastanlage:

Die bestehende Rastanlage würde umgebaut und unter Ausnutzung der bereits im Eigentum des Vorhabensträgers stehenden Grundstücksfläche in westliche Richtung bis zur Königschaldinger Straße erweitert. In den Bestand der Königschaldinger Straße würde nicht eingegriffen.

Anlagenerweiterung mit Verlegung der Königschaldinger Straße und Umbau der bestehenden Rastanlage (= **Planlösung**):

Bei der Planlösung erfolgt die Erweiterung ebenfalls unter Ausnutzung der bereits im Eigentum des Vorhabensträgers stehenden Grundstücksfläche in westliche Richtung. Darüber hinaus wird die entlang der Tank- und Rastlage verlaufende Königschaldinger Straße teilweise überbaut und deshalb auf einer Länge von 440 m um 15 - 20 m nach Westen verschoben.

Alternativstandorte entlang der A 3:

Der notwendige Parkraum würde an anderen Standorten entlang der A 3 geschaffen. In Frage kommen die Erweiterung bestehender Parkplätze sowie Neubauten.

2.3.2.2 Vergleich der Varianten

Anlagenerweiterung bis zur Königschaldinger Straße mit Umbau der bestehenden Rastanlage:

Eine sinnvolle Erweiterung der Rastanlage in nördliche und südliche Richtung ist aufgrund der bestehenden Geländeverhältnisse und der angrenzenden Bebauung nicht möglich. Bei einer Erweiterung ohne Eingriff in die Königschaldinger Straße würde daher der Platz für die Schaffung einer zweiten Lkw-Parkreihe nicht ausreichen. Im Vergleich zur Planlösung könnte nur etwa die Hälfte der Lkw-Parkplätze geschaffen werden. Das Planungsziel würde damit in keiner Weise erreicht werden.

Anlagenerweiterung mit Verlegung der Königschaldinger Straße und Umbau der bestehenden Rastanlage (= **Planlösung**):

Der gewählte Standort ist für die Schaffung zusätzlicher Parkplätze aus verkehrlicher Sicht sehr gut geeignet, weil der Abstand der Rastanlage Donautal zur nächstgelegenen Rastanlage Bayerwald an der A 3 bei Bogen mit 64 km dem Regelabstand der „Vorläufigen Hinweise zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR) - 1999“ entspricht. Die Tank- und Rastanlage Donautal-West bietet sich für eine Erweiterung aber auch deshalb besonders an, weil eine optimale Verknüpfung der neuen Parkflächen mit der bereits vorhandenen Infrastruktur gewährleistet ist. Es ist vernünftig, die bestehenden Gebäude und Einrichtungen der Rastanlage weitgehend unverändert für die Anlagenerweiterung mitzunutzen. Auch die vorhandenen verkehrssicheren und leistungsfähigen Ein- und Ausfahrtbereiche der A 3 bestehen bereits und müssen nicht neu hergestellt werden. Die gewählte Bestandserweiterung hat also erhebliche wirtschaftliche Vorteile gegenüber anderen denkbaren Erweiterungs-/Neubaulösungen und ist vernünftigerweise geboten.

Die Anlagenerweiterung erfolgt weitgehend auf Flächen, die bereits vor etwa 30 Jahren beim Neubau der Tank- und Rastanlage von der Bundesrepublik Deutschland für den Zweck der späteren Erweiterung mit erworben wurden. Die Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft und in landwirtschaftliche Belange werden bei der Planlösung minimiert. Alternative Erweiterungslösungen, mit denen die mit der Planung verfolgten Ziele in vergleichbarem Umfang erreicht werden könnten, bieten sich nicht an.

Durch die Erweiterung rückt die Rastanlage zwar näher an die bestehende Bebauung heran, die Erweiterungsfläche liegt aber teilweise abgeschirmt zur angrenzenden Bebauung in einem rd. 3 m tiefen Einschnittbereich. Zusätzlich zu den laut den Planunterlagen bereits vorgesehenen Maßnahmen hat der Vorhabensträger freiwillige Maßnahmen zur Abschirmung in Aussicht gestellt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter A 3.7 verwiesen.

Darauf hinzuweisen ist, dass bei der derzeit bestehenden Anlage keine besonderen Einrichtungen zur Abschirmung vorhanden sind. Eine unzumutbare Situationsverschlechterung ist nicht zu befürchten.

Alternativstandorte entlang der A 3:

Der Vorhabensträger unternimmt seit mehreren Jahren erhebliche Anstrengungen zur Verbesserung der Parkplatzsituation entlang der BAB A 3 in Niederbayern. Zu nennen sind insbesondere die Reaktivierung zwischendurch wegen baulicher Mängel aufgelassener Parkplätze (z. B. bei Seebach, Schwanenkirchen und Vollerding) sowie die Nachrüstung und Erweiterung von bestehenden Parkplätzen mit WC (PWC-Anlage Manzing).

Diese Maßnahmen sind sinnvoll und notwendig, die Parkplätze sind jedoch nicht bewirtschaftet, d. h. es besteht keine Möglichkeit zur Versorgung. Aufgrund des großen Bedarfs an zusätzlichen Parkflächen - entlang der A 3 fehlen für eine optimale Versorgung im Autobahnabschnitt zwischen Regensburg und dem Grenzübergang Suben über 200 Lkw-Stellplätze - kann das Problem allein mit dem Bau/Ausbau mehrerer kleiner Parkplätze nicht bewältigt werden.

Auch der Forderung, anstelle der Planlösung zwei kleinere Rastanlagen an unterschiedlichen Orten zu betreiben, muss der Vorhabensträger nicht folgen. Wie vorher bereits dargestellt, ist es vernünftig, die bestehenden Gebäude und Einrichtungen der Rastanlage Donautal-West für die Anlagenerweiterung mitzunutzen.

2.3.2.3 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Bei Berücksichtigung der mit dem geplanten Bauvorhaben angestrebten Ziele (siehe oben), nämlich für die Verkehrsteilnehmer auf der A 3 angemessene Bedingungen für die Entspannung und Erholung, Hygiene, Information und Versorgung zu schaffen, wird nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten der Planlösung der Vorzug gegeben. Sie ist die insgesamt ausgewogenste Lösung, weil sie einerseits die verkehrlichen Anforderungen sehr gut erfüllt, dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und eines sparsamen Umganges mit Grund und Boden gerecht wird, sowie die Interessen der Landwirtschaft und der Grundeigentümer angemessen berücksichtigt und andererseits die Erfordernisse des Immissionsschutzes und die Umweltbelange nicht unverträglich beeinträchtigt werden. Die Nullvariante oder ein Anlagenumbau ohne Erweiterung scheidet aus den genannten Gründen aus. Der Neubau an einem anderen Ort bzw. der Bau mehrerer zusätzlicher Tank- und Rastanlagen auf dem Streckenabschnitt zwischen Regensburg und dem Grenzübergang Suben würde zu deutlich höheren Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange als das planfestgestellte Vorhaben führen. Auch mit einer Erweiterung der Stellflächen bestehender (nicht bewirtschafteter) Rastanlagen könnten die Planungsziele nicht erreicht werden.

Die geplante bestandsorientierte Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West unter Einbeziehung der bestehenden Infrastruktur ist vernünftig und sinnvoll.

2.3.3 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientieren sich hierbei an den „Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR) - Ausgabe 1999“ und verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Weil sich die Verkehrsbelastung der BAB A 3 in Niederbayern seit 1990 in etwa verdoppelt hat, ist der Bedarf der Verkehrsteilnehmer zur Versorgung mit Treibstoff sowie zur Erholung und zur Verpflegung entsprechend angestiegen. Die Rastanlage Donautal-West hat mit den derzeit bestehenden nur 15 Lkw- und Busparkplätzen insbesondere ein erhebliches Defizit an Stellplätzen für den Schwerverkehr und ist ständig stark überlastet. Unsachgemäß abgestellte Lkw's auf den Zu- und Abfahrten der A 3 sowie den Fahrgassen im Anlagenbereich führen insbesondere bei Dunkelheit häufig zu verkehrgefährdenden Situationen.

Um die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrer gewährleisten zu können, muss ein entsprechendes Parkraumangebot vorhanden sein. Durch das Planvorhaben wird die Kapazität der Rastanlage im notwendigen Umfang wie folgt erweitert:

Stellplätze für	Bestand	nach der Erweiterung
Pkw	62	80
Lkw	13	66
Bus	2	4
Caravan/Pkw mit Anhänger	0	4
Behindertenparkplätze	2	5
Kurzzeitparken	0	3
Angestelltenparkplätze	5	10

Erhebungen der Autobahndirektion Südbayern vom März 2008 ergaben, dass im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und dem Grenzübergang Suben insgesamt etwa 360 Lkw-Stellplätze fehlten. Trotz der inzwischen erfolgten Wiederinbetriebnahme von zeitweise geschlossenen unbewirtschafteten Parkplätzen und den konkret geplanten Erweiterungsmaßnahmen fehlen für eine optimale Versorgung in diesem Streckenabschnitt der A 3 weiterhin noch über 200 Lkw-Stellplätze.

Autobahnnahe Autohöfe an der A 3 (Autohöfe Regensburg und Hengersberg mit je 100 Lkw/Busparkplätzen) ergänzen die Rastanlagen an den Bundesautobahnen. Sie sind aber rein privatwirtschaftliche Einrichtungen, auf deren Anordnung und dauerhaften Betrieb der Bund keinen Einfluss hat.

Die vom Vorhabensträger gewählte bestandsorientierte Anlagenerweiterung von 13 auf 66 Lkw-Stellplätze ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vernünftig und dringend geboten. Die Planung sieht vor, dass bereits vor dem Tankstellenbereich der Pkw-Verkehr und der Bus- und Lkw-Verkehr getrennt werden. Durch den Einbau einer Verkehrsinsel kann die Fahrgeschwindigkeit in diesem Bereich reduziert und die Verkehrssicherheit und Übersichtlichkeit können spürbar erhöht werden. Nach der Durchfahrt oder der Vorbeifahrt an den Tankstellenbereichen werden die getrennten Pkw- und Lkw-Parkplätze jeweils durch eine Rotunde (Umfahrt) erschlossen, so dass alle Stellplätze verkehrssicher angefahren werden können. Ein Umfahren bis zum geeigneten freien Stellplatz ist möglich. Damit der Pkw-Verkehr, der nur die Tankstelle anfährt, bei der Ausfahrt nicht durch den sensiblen Pkw-Parkbereich fahren muss, hat der Vorhabensträger neben der Autobahn eine vom Parkplatz getrennte Durchfahrt mit Längsparkstreifen für die Großraum- und Schwertransporte vorgesehen.

Die Parkstände für die Lkw sind 3,5 m breit und 18 m tief (50 gon Schrägaufstellung), für die Pkw 2,5 m breit und 5,5 m tief. Die Fahrbahnbreiten der Zu- und Ausfahrten innerhalb der Lkw-Stellplatzbereiche betragen 6,50 m, innerhalb der Pkw-Stellplatzbereiche 4,50 m. Diese Breiten sind notwendig, um auch bei Vollausslastung der Stellplätze vernünftig in die Ausfahrten einbiegen zu können. Schmalere Fahrbahnbreiten würden Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität spürbar reduzieren. Aus Verkehrssicherheitsgründen wird bei der Planlösung der Lkw-Verkehr im Rastanlagenbereich generell im Einrichtungsverkehr geführt. Eine Zusammenlegung der Lkw-Ausfahrten 1 und 2 hätte zur Folge, dass die Fahrgassen im Gegenverkehr betrieben werden müssten. Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar. Aber auch das Überqueren der gemeinsamen Fahrgasse zwischen den beiden Parkplatzharfen durch Lkw's wäre dann möglich und die aus Gründen des Lärmschutzes zu vermeidende autobahnabgewandte Aufstellung von Lkw's könnte nicht verhindert werden. Die Grundinanspruchnahme könnte dabei nicht wesentlich reduziert werden, weil eine gemeinsame Ausfahrt entsprechend breiter ausgeführt werden müsste und für die Verbindung der Stellplatzharfen die Mindeststradien für Lkw's zu beachten sind. Auch der Grundbedarf für die Entwässerungseinrichtungen ist zu berücksichtigen.

Die Trassierungselemente der Durchfahrtsstraßen und der Fahrgassen wurden generell nach fahrgeometrischen Gesichtspunkten festgelegt. Es handelt sich dabei um Mindestmaße, die nicht weiter reduziert werden können. Die Abmessungen der Grünflächen ergeben sich größtenteils aus der Einhaltung dieser Mindeststradien.

Eine bedarfsgerechte Erweiterung der Lkw-Stellplätze der Tank- und Rastanlage ist nur möglich, wenn die Königschaldinger Straße auf einer Länge von etwa 450 m um bis zu 20 m in westliche Richtung verlegt wird. Die geplante Gestaltung der Straße entspricht dem Bestand und der verkehrlichen Bedeutung als Gemeindeverbindungsstraße.

2.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

Es wurde darauf geachtet, dass durch die Anlagenerweiterung keine vermeidbare Immissionsbelastung im Sinne von § 50 BImSchG entsteht. Durch einen Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung auf einen oder mehrere andere Standorte könnte - wie

oben unter 2.3.2.2 dargestellt - das Planungsziel nicht bzw. nur mit deutlich höheren Beeinträchtigungen privater und öffentlicher Belange erreicht werden.

2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 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 Abschlüsse 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).

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die planfestgestellte Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die vernünftigste Lösung.

2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Die 16. BImSchV ist gemäß §§ 41 - 43 BImSchG die gesetzliche Beurteilungsvorschrift für gewidmete Fernstraßen und Autobahnen einschließlich deren Nebenanlagen nach § 1 Abs. 4 Nrn. 4 und 5, § 15 Abs. 1 FStrG. Sie findet daher Anwendung auf alle gewidmeten Autobahnflächen einschließlich der Autobahnparkplätze.

Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen, insbesondere Tank- und Rastanlagen, dienen den Belangen der Verkehrsteilnehmer, da sie im Interesse der Schnelligkeit und Leichtigkeit des Autobahnverkehrs Gelegenheit zum Tanken und Rasten ohne Verlassen der Autobahn bieten. Die Erhaltung eines Netzes von Nebenbetrieben liegt als öffentliche Aufgabe im Interesse der Allgemeinheit. Diese Nebenbetriebe sind somit der jeweiligen Autobahn zugeordnet. Sie werden im Wesentlichen nur von solchen Fahrzeugen angefahren, die ohnehin auf der Autobahn unterwegs sind. Soweit tatsächlich ein durch eine Autobahntankstelle als solche ausgelöster Verkehr stattfindet, fällt dieser zumindest in Bezug

auf die Lärmimmissionen nicht ins Gewicht. Die Lärmcharakteristik ist typischerweise nicht von einzelnen Verkehrseignissen oder einem zeitlich engen Zusammenhang vieler Verkehrseignisse geprägt, sondern von einem ständigen Kommen und Gehen, was im Ergebnis der Lärmkulisse des fließenden Autobahnverkehrs sehr nahe kommt.

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

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

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

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

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

Die in § 2 der 16. BImSchV getroffene Regelung enthält unter verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausreichende Reserven (BVerwG vom 21.3.1996, DVBl 1996, 916; BVerwG vom 23.11.2001, DVBl 2002, 565).

2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 38.500 Kfz/Tag im Prognosejahr 2025 auf der A 3 zwischen den Anschlussstellen Passau Nord und Passau Mitte zu Grunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Belastung der Tank- und Rastanlage wurde anhand vergleichbarer Daten von bestehenden Tank- und Rastanlagen der BAB A 9 durch Zählungen ermittelt.

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

Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Bei den Lärberechnungen wurde auch die Längsneigung der Auffahrt von der Tank- und Rastanlage zur A 3 beachtet. Ein Zuschlag musste bei der Berechnung nicht vorgenommen werden, da gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen nur Längsneigungen > 5 % mit einem Zuschlag in die Berechnungen eingehen.

Auch die Störwirkung von Lastkraftwagen mit Kühlaggregaten oder Standheizungen wurde in den Berechnungen berücksichtigt. Gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen erfolgt bei Lkw-Parkplätzen hierfür ein pauschaler Zuschlag von 10 dB(A). Hinsichtlich der detaillierten Berechnungsgrundlagen wird auf die schalltechnischen Berechnungen (Planunterlage 11) verwiesen.

2.3.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Ein Neubau liegt hier nicht vor.

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.

Die Erweiterung der bestehenden Tank- und Rastanlage Donautal-West stellt einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der VLärmSchR 97 dar. Es ist deshalb zu prüfen, ob die Beurteilungspegel wie vorher genannt erhöht werden.

Die lärmtechnische Überprüfung wurde für die dem Erweiterungsbereich der Tank- und Rastanlage nächstliegenden Gebäude (Immissionsorte 01 bis 08) durchgeführt. Nach der Lärmberechnung liegt bei den **Immissionsorten 01 und 03** (Nordost- und Südostfassaden) eine Erhöhung des Lärmpegels beim nächtlichen Zeitraum auf 60 dB(A) bzw. 61 dB(A) und damit eine wesentliche Änderung vor. Das **Bayer. Landesamt für Umwelt** hat die Lärmberechnung überprüft und die Ergebnisse bestätigt. Die Hinweise des Landesamtes wurden durch Roteintragungen in Planunterlage 11.1 (Seite 27) sowie Anlage 1 der Unterlage 11 berücksichtigt.

Bei den beiden Gebäuden IO 01 und 03 handelt es sich um bauliche Anlagen im Außenbereich. Lärmschutzmaßnahmen kommen nur für bauliche Anlagen in Betracht, die zulässig dauernd zu Wohnzwecken genutzt werden. Für das nicht dauernd zu Wohnzwecken genutzte Gebäude (Immissionsort 01) besteht damit kein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Für den Immissionsort 03 (Obergeschoss, Nordost- und Südostfassade) besteht ein Anspruch auf Lärmschutz. Aktive Lärmschutzmaßnahmen gehen den passiven Lärmschutzmaßnahmen vor. Eine ergänzende Untersuchung mit aktiven Schallschutzmaßnahmen im Erweiterungsbereich der Tank- und Rastanlage Donautal-West hat ergeben, dass aktive Maßnahmen wirtschaftlich unverhältnismäßig wären und zudem keine Verbesserung für die betroffene Nordost- und Südostfassade des IO 03 bewirken würden. Danach besteht für den IO 03 an der Nordost- und Südostfassade im Obergeschoss grundsätzlich Anspruch auf passiven Lärmschutz, wenn die schutzbedürftigen Räume nicht durch vorhandene Lärmschutzfenster und ggf. Lüftungsanlagen bereits ausreichend geschützt sind. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gelten die 24. BImSchV und die VLärmSchR. Schallschutzmaßnahmen im Sinne der Vorschriften sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zur 24. BImSchV genannten Aufenthaltsräume.

Über die Höhe der Entschädigung für notwendige Schallschutzmaßnahmen an dem betroffenen Wohngebäude wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden. Die Entschädigungsforderungen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gegenüber dem Vorhabensträger geltend zu machen.

Das **Bayer. Landesamt für Umwelt** weist darauf hin, dass zum Schutz der Lkw-Fahrer während der Ruhezeiten der nächtliche Lärmrichtwert von 65 dB(A) nicht überschritten werden soll. Betroffen ist der unmittelbar an der A 3 liegende Parkbereich (100 m langer Längsparkstreifen) für die Großraum- und Schwertransporte, für den die Einhaltung dieses Richtwertes ohne aktive Schallschutzmaßnahmen nicht gewährleistet werden kann. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wären allerdings nur mit erheblichem Mitteleinsatz realisierbar. Da

nur wenig Platz zwischen Autobahn und Rastanlage zur Verfügung steht, müsste eine aufwändige Lärmschutzwand errichtet werden. Für den Bau der Wand müsste zudem die aufgrund des guten Entwicklungszustandes erhaltenswerte bestehende Bepflanzung vollständig beseitigt werden.

Da lediglich 3 Parkstände für den Großraum- und Schwerverkehr betroffen sind, diese Parkstände auf der gegenüberliegenden Seite unmittelbar an der Durchfahrtsstraße liegen und auch an den Pkw-Parkplatz angrenzen, steht nach Ansicht des Vorhabensträgers der erreichbare Schutz in keinem vertretbaren Verhältnis zum Kostenaufwand. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Weitere Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen bestehen nicht. Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat der Vorhabensträger freiwillige Maßnahmen zur Abschirmung in Aussicht gestellt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter A 3.7 verwiesen.

2.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die (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.

Der Vorhabensträger hat die Schadstoffbelastung untersucht. Zur Abschätzung der Schadstoffbelastung wurde ein Gutachten vom Ingenieurbüro für Bauwesen Weimann Baur Consult, Dettelbach, vom 5.7.2010 eingeholt. Die der Untersuchung zu Grunde liegenden Berechnungsparameter wurden mit dem Landesamt für Umwelt abgestimmt. Die Abschätzung der Luftschadstoffe durch den Gutachter mit dem PC-Berechnungsprogramm nach der „MLuS 02, geänderte Fassung 2005“, kommt zu dem Ergebnis, dass die von der A 3 ausgehenden Immissionen -Vorbelastung und Zusatzbelastung- die für den Straßenverkehr relevanten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation nach der 22. BImSchV (Vorgängervorschrift der 39. BImSchV) an den relevanten Immissionsorten nicht überschreiten. Die Grenzwerte der 39. BImSchV entsprechen denen aus der 22. BImSchV. Hinzugekommen sind Luftqualitätswerte für besonders kleine Feinstäube (PM 2,5).

Die Grenzwerte der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft für die Jahresmittelwerte von PM 10 sowie die Gesamtbelastungen von NO₂ aller Immissionsorte werden zum Prognosehorizont eingehalten. Auch die Luftqualitätswerte für PM 2,5 sind eingehalten.

2.3.4.3 Bodenschutz

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

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. 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 38.500 Fahrzeugen/Tag belasteten BAB A 3 einschließlich der Tank- und Rastanlage Donautal werden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische

aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

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

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

Mit den Nebenbestimmungen A 3.2.2 wird den Forderungen des **Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Deggendorf** hinsichtlich der Verwertung des überschüssigen Oberbodens auf landwirtschaftlich genutzten Flächen und eines möglichst bodenschonenden Erdbaubetriebes weitgehend entsprochen.

2.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege

2.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Das nächstgelegene Natura 2000 - Gebiet „Laufenbachtal“ (Nr. 7445-301, Teilfläche 02) erstreckt sich in nordwestlicher Richtung in ca. 1,5 km Entfernung donauaufwärts. Die Teilfläche 01 des FFH-Gebiets „Laufenbachtal“ befindet sich im Westen mit einer Mindestentfernung von 2,5 km. Eine direkte oder indirekte Beeinträchtigung dieses FFH-Gebiets oder weiterer entlang der Donau gelegenen FFH-Gebiete wird auf Grund des großen Abstands ausgeschlossen (auf die Unterlage 12.1 wird verwiesen).

Die geplanten Amphibienweiher im Neuburger Wald (E 1) befinden sich im Landschaftsschutzgebiet „Vornbacher Enge“ und im FFH-Gebiet „Östlicher Neuburger Wald und Innleiten bis Vornbach“. Da die Kompensationsmaßnahme den Zielen der LSG-Verordnung entspricht und zu einer Verbesserung des Erhaltungszustandes der Schutzgüter des FFH-Gebietes beiträgt, ist eine Ausnahmegenehmigung für den Bau nicht erforderlich.

Das Biotop Nr. 15-02 befindet sich ca. 200 m nordwestlich. Es handelt sich dabei um einen naturnahen Feldgehölzbestand in einem Dobel. Südlich liegt in ca. 250 m Entfernung ein weiteres Feldgehölz (Nr. 18-01) aus älteren Eichen, Hainbuchen und jungen Eschen.

Betroffen von der Maßnahme sind nach der früheren Rechtslage nach Art. 13d BayNatSchG, jetzt nach § 30 BNatSchG, Art. 23 BayNatSchG gesetzlich geschützte Biotope.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden (Art. 16 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die untere Naturschutzbehörde hat zugestimmt.

2.3.5.1.2 Artenschutz

Nach nationalem und internationalem Recht werden drei verschiedene Artenschutzkategorien 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.

2.3.5.1.2.1 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 die Hinweise mit Schreiben der OBB vom 24.3.2011 aufgehoben worden, dies hat jedoch auf die Untersuchung und deren Ergebnisse keine Auswirkungen.

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. Beanstandungen sind insoweit nicht vorgetragen worden.

2.3.5.1.2.2 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.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sind im Rahmen der Zulassungsentscheidung, z. B. im Landschaftspflegerischen Begleitplan, festzulegen. Sie müssen artspezifisch ausgestaltet sein, auf geeigneten Standorten durchgeführt werden und dienen der ununterbrochenen Sicherung der ökologischen Funktion von betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die Dauer der Vorhabenswirkungen. Darüber hinaus können sie im Sinne von Vermeidungsmaßnahmen dazu beitragen, erhebliche Störungen von lokalen Populationen abzuwenden bzw. zu reduzieren.

2.3.5.1.2.3 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:

Säugetiere:

Es sind zwar Gehölzbestände von der Maßnahme betroffen, vorhandene oder potenzielle Höhlenbäume wurden aber nicht festgestellt. Bezüglich der im Umfeld vorkommenden Fledermäuse geht das Gutachten davon aus, dass keine Tatbestände des Schädigungs- und Störungsverbot erfüllt werden. Dieser Einschätzung hat sich auch die Höhere Naturschutzbehörde angeschlossen.

Reptilien:

Im Untersuchungsgebiet wurden keine Reptilien festgestellt. Die vorhandenen relevanten Habitate sind zu klein und standörtlich ungünstig oder zu stark gestört, um für eine lokale Population eine Lebensmöglichkeit zu bieten.

Amphibien:

Amphibien konnten ebenfalls nicht festgestellt werden. Es gibt auch keine Hinweise über Vorkommen im relevanten Umfeld.

Andere Tiergruppen:

Auch von einer Betroffenheit der Tiergruppen Fische, Libellen, Käfer, Nachtfalter, Schnecken und Muscheln ist nicht auszugehen. Relevante geeignete Lebensräume für diese Tiergruppen sind nicht vorhanden.

Da sickernasse Waldstandorte ein Hauptlebensraum des Schwarzen Grubenlaufkäfers sind, wurde die Betroffenheit dieser Art durch die Maßnahmen im Bereich der geplanten Amphibiengewässer ergänzend untersucht. Die gezielte Nachsuche erbrachte jedoch keinen Nachweis des Schwarzen Grubenlaufkäfers in der untersuchten Fläche.

Europäische Vogelarten:

Folgende europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie treten nachweislich (7) oder potenziell (18) im Untersuchungsraum auf:

Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Elster, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Girlitz, Goldammer, Grünfink, Hausrotschwanz, Haussperling, Jagdfasan, Klappergrasmücke, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Rotkehlchen, Singdrossel, Stieglitz, Sumpfmehse, Türkentaube, Weidenmeise, Zilpzalp. Betroffen sein können Freibrüter unter den Gebüsch- bzw. Baumbrütern wie z. B. die Elster und die Klappergrasmücke sowie bodenbrütende Arten wie z. B. der Jagdfasan oder die Goldammer.

Verstoß gegen Verbote

Die Lebensräume im Bereich der Tank- und Rastanlage sind relativ jung und stark durch den Betrieb der Anlage belastet. Die 20 - 30 jährigen Gehölzbestände weisen keine Baumhöhlen auf. Die Vogelwelt ist artenarm. Nachgewiesen wurden nur allgemein sehr häufige und weit verbreitete Arten (z. B. Amsel, Grünfink und Buchfink).

Für o. g. gemeinschaftsrechtlich geschützte Arten ergeben sich durch die geplante Baumaßnahme keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG. 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 mit LBP vom März 2010 festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen. Sog. vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sind nicht notwendig.

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

Tötungsverbot:

Ein Planvorhaben widerspricht dem Tötungsverbot nur dann, wenn sich das Tötungsrisiko für die geschützten Tiere durch das Vorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteile v. 12.03.2008 Az 9 A 3.06 – juris Rn. 219 und v. 09.07.2008, Az 9 A 14/07 – juris Rn. 91). Davon kann aber nur ausgegangen werden, sofern es um Tiere solcher Arten geht, die aufgrund ihrer Verhaltensweisen gerade im Bereich des Vorhabens ungewöhnlich stark von den Risiken des dadurch verursachten Straßenverkehrs betroffen sind, wenn sich diese besonderen Risiken durch die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich der geplanten Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen nicht beherrschen lassen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az 9 A 39/07 – juris Rn. 58).

Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko für die betroffenen relevanten Vogelarten kann ausgeschlossen werden (auf die Unterlage 12.4 wird Bezug genommen).

Störungs- und Schädigungsverbot:

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 Habitatsfunktionen 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.

Bei der Störung von Individuen an ihren Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist dann von der Beschädigung einer solchen Stätte auszugehen, wenn die Wirkung auch nach Wegfall der Störung fortbesteht bzw. betriebsbedingt andauert. Nicht jede störende Handlung löst 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.

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. Dies kann durch die Rodung von vorhandenen Gehölzbeständen außerhalb der Brutzeit der relevanten Vogelarten und dem Abtrag des Oberbodens und der krautigen Vegetationsdecke außerhalb der Vegetationsperiode 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.

Im Übrigen wird auf die Unterlage 12.4 Bezug genommen.

Unter Einbeziehung der im LBP festgesetzten konfliktvermeidenden Maßnahmen ist nach naturschutzfachlicher Einschätzung davon auszugehen, dass der Eingriff zu keiner Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG führen wird.

2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). 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 Planunterlage 12 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind unter Nrn. 4.2 und 5.6 in Unterlage 12.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

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

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

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

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

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

2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

Streng geschützte Pflanzen und Tiere ohne gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus, die im Rahmen der Eingriffsregelung zu behandeln sind, sind im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen und auch nicht bekannt. Auf die Unterlage 12.1 wird Bezug genommen.

2.3.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

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 Umplanung noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern.

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:

- Verlust von Feldgehölzen
- Verlust von Einzelbäumen
- Verlust feuchter Grabensäume
- Verlust und Versiegelung von artenreichem Grünland und Rasenflächen
- Versiegelung von Ackerflächen und Intensivgrünland
- Verlust eines Saumes mit Aufrechter Trespe

Auf die Unterlage 12.1 wird insoweit Bezug genommen.

2.3.5.3.4 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).

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.

Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen. Vorliegend kann vollständige Kompensation erfolgen. Als Kompensationsmaßnahme (E 1) ist die Neuschaffung von zwei Amphibienweihern im südöstlich der Rastanlage gelegenen Neuburger Wald zur Stärkung der Funktionen des Naturhaushaltes im Naturraum Passauer Vorwald, dem auch die Tank- und Rastanlage angehört, vorgesehen.

Wie in Unterlage 12.1 des Plangeheftes unter Nr. 5.3 dargestellt ist, erfordert der Umbau und die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West einen flächigen Ausgleich von 0,88 ha.

Das Ausgleichserfordernis wird in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde durch die geplante Amphibienweiheranlage im Neuburger Wald (E 1) sowie die Entwicklung eines Laubgehölzes mit Salbei-Glatthaferwiesenstreifen im Anschluss an die geplante Ausgleichsfläche der Stadt Passau im Bereich der Betriebszufahrt zur Tank- und Rastanlage (A 1) erfüllt. Der Gesamtflächenumfang dieser Maßnahmen ist zwar geringer als der rechnerisch ermittelte Ausgleichsflächenbedarf, die Ersatzmaßnahme E 1 weist aber einen erheblich höheren funktionalen Ausgleichswert auf, da sie sofort wirksam sein wird und der Erhalt einer stark gefährdeten Erdkrötenpopulation im Neuburger Wald gesichert wird.

Im Hinblick auf die langfristige Wirksamkeit der Maßnahme wurde der Vorhabensträger verpflichtet, die geplanten Amphibienweiher im Falle einer stärkeren Verlandung (Reduzierung der Wasseroberfläche um mehr als 2/3) so zu entlanden, dass die ursprüngliche Funktion wiederhergestellt ist. Die beiden Gewässer sind nicht gleichzeitig, sondern nacheinander im Abstand von mehreren Jahren zu entlanden. Die untere Naturschutzbehörde ist zu beteiligen (A 3.4.10).

Auf agrarstrukturelle Belange wurde Rücksicht genommen. Die benötigten Grundstücksflächen sind im Eigentum der Bayer. Staatsforsten. Die Staatsforsten sind mit der Grundinanspruchnahme einverstanden.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

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).

Wie vom **Bund Naturschutz in Bayern e.V.** gefordert, hat der Vorhabensträger die in den Planunterlagen enthaltenen landschaftspflegerischen Maßnahmen in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde umzusetzen und eine verantwortliche ökologische Baubegleitung zu bestellen (A 3.4.6 und 3.4.7).

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst.

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

Die Erneuerung/Verlängerung des bestehenden Durchlasses DN 500 (BWVNr. 6.1) in der Königschaldinger Straße wird nach Prüfung durch das **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Servicestelle Passau**, zu keinen Nachteilen für Dritte führen. Die Gewässerkreuzung ist ausreichend dimensioniert.

2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Das Oberflächenwasser aus dem Erweiterungsbereich der Tank- und Rastanlage Donautal-West wird über Mulden, Bordrinnen und Straßeneinläufe an das bestehende Entwässerungssystem der Tank- und Rastanlage Donautal angebunden. Die vorhandene Entwässerungsanlage ist auch für die Erweiterungsflächen ausreichend dimensioniert. Die bestehenden Behandlungsanlagen müssen nicht nachgerüstet werden.

Die Entwässerung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Donautal-West führt über einen Durchlass DN 600 unter der Autobahn zu den östlich der A 3 gelegenen Behandlungs- und Rückhalteeinrichtungen. Das Rückhaltebecken mit Vorsperre wurde in den Jahren 1979/1980 gebaut. Der Drosselabfluss des Hofinger Baches beträgt 0,8 m³/sec. Im Jahr 1994 wurden eine Ölabscheideanlage sowie ein Koaleszenzabscheider nachgerüstet. Die Entwässerungsanlage der Tank- und Rastanlage wurde mit Wasserrechtsbescheid der Stadt Passau vom 23.3.1994 bzw. Änderungsbescheid vom 13.4.1994 genehmigt.

Da die Einleitungsgenehmigung der Stadt Passau vom 23.3.1994 mit Änderungsbescheid vom 13.4.1994 Ende 2014 ausläuft, wird die Genehmigung für die Tank- und Rastanlage Donautal im Rahmen des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für die Anlagenerweiterung im Einvernehmen mit der Stadt Passau (Wasserrechtsbehörde) neu erteilt.

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West vom 26.3.2010 mit den Roteintragungen zu Grunde. Diese Pläne ändern die der Erlaubnis der Stadt Passau vom 23.3.1994/13.4.1994 zu Grunde liegenden Pläne vom 11.10.1993.

Die Gestattung wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattung kann gemäß §§ 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 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 hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

Die Entwässerung der Königschaldinger Straße erfolgt unverändert in den bestehenden Entwässerungsgräben (siehe BWVNr. 6.1).

Die gutachtliche Stellungnahme des **Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf, Servicestelle Passau**, vom 19.5.2010 wurde weitgehend berücksichtigt. Durch Roteintrag in den Planunterlagen wurde die Lage der Einleitungsstelle E 1 den bestehenden Verhältnissen bzw. der bisherigen Genehmigung aus dem Jahr 1994 angepasst.

Bei der Ausführungsplanung und der Baudurchführung der Entwässerungseinrichtungen ist das Wasserwirtschaftsamt fachlich zu beteiligen (A 4.3.3). Der Vorhabensträger hat nach Baufertigstellung dem Wasserwirtschaftsamt zwei Fertigungen der Ausführungspläne zu übergeben.

2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Straßenbau mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (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.

Da die Erweiterung der Tank- und Rastanlage weitgehend auf Flächen erfolgt, die bereits im Eigentum des Vorhabensträgers sind, werden Eingriffe in das Grundeigentum minimiert. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

Für das Ausbaivorhaben einschließlich Folgemaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 1 ha Fläche benötigt. Für die bedarfsgerechte Erweiterung der Lkw-Stellflächen muss die Königschaldinger Straße auf einer Länge von etwa 450 m um ca. 20 m in westliche Richtung verlegt werden. Die Ausgestaltung der Maßnahme und die Grundinanspruchnahmen können ohne spürbaren Verlust an Verkehrssicherheit und -qualität nicht weiter reduziert werden (vgl. Ausführungen unter C 2.3.3 und nachfolgend unter 2.4). Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar.

Über die Forderung des **Bayer. Bauernverbandes, Bezirksverband Niederbayern**, nach Gestellung von Ersatzland kann nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Art und Höhe der Entschädigung für die Grundinanspruchnahmen sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Vertretbare Alternativen zur Erweiterung der Tank- und Rastanlage ohne die geplante Verlegung der Königschaldinger Straße gibt es nicht (2.3.2). Die Autobahndirektion hat entsprechende Planungsvarianten untersucht. Mit diesen Varianten könnte zum einen das Planungsziel nicht ausreichend erreicht werden, weil nur deutlich weniger Stellplätze geschaffen werden könnten. Sie würden aber auch erhebliche Defizite im Verkehrsablauf sowie bei der Verkehrssicherheit im Rastanlagenbereich aufweisen. So müssten zum Beispiel bei Verzicht auf die bei der Planlösung vorgesehene getrennte Durchfahrt durch die Rastanlage Fahrzeuge, die nur tanken, durch Parkbereiche für Busse, Lkw's und Pkw's aus der Tank- und Rastanlage ausfahren. Die angestrebte Verkehrssicherheit wäre dabei nicht gegeben.

Die bei der Planlösung vorgesehenen Zu- und Ausfahrten des Lkw-Stellplatzbereiches sind notwendig, damit alle Stellplätze jederzeit sicher und reibungslos angefahren werden können.

Auch die Fahrbahnbreiten der Zu- und Ausfahrten von 6,50 m sind erforderlich, um bei Vollauslastung der Stellplätze vernünftig aus den Stellplätzen ausfahren zu können. Die Trassierungselemente der Durchfahrtsstraßen und Fahrgassen wurden nach fahrgeometrischen Gesichtspunkten festgelegt. Es handelt sich um Mindestmaße, die nicht mehr weiter reduziert werden können. Die Abmessungen der Grünflächen ergeben sich größtenteils aus der Einhaltung dieser Mindestradien. Die geplante Ausdehnung der Tank- und Rastanlage in West-Ost-Richtung ist also erforderlich und kann aus den genannten Gründen nicht weiter verringert werden.

Eine stärkere Ausdehnung der Rastanlage nach Norden bzw. nach Süden ist aufgrund der bestehenden angrenzenden Bebauung sowie der Geländeverhältnisse nicht sinnvoll möglich und durfte nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vom Vorhabensträger ausgeschlossen werden.

Der Forderung, zur Minimierung der Grundinanspruchnahme die Leitungen auf der westlichen Seite der Königschaldinger Straße im Bereich der landwirtschaftlichen Grundstücke zu verlegen, kann nicht entsprochen werden. Dabei wären zusätzliche Leitungskreuzungen mit anderen Sparten sowie ein 2-maliges Queren der Königschaldinger Straße und die Kreuzung einer Zufahrtsstraße notwendig.

Die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs erfolgte gemäß den "Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz bei staatlichen Straßenbauvorhaben" (Gemeinsame Bekanntmachung der Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.1993). Auch unter Berücksichtigung der vorhandenen räumlichen Strukturierung des Gebietes ist der ermittelte Grundstücksbedarf für die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendig. Auf die Ausführungen unter 2.3.5.3.4 darf verwiesen werden. Bei der Situierung der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen hat der Vorhabensträger auf die Belange der Eigentümer und Betriebe Rücksicht genommen. Die für die Kompensationsmaßnahmen E 1 und A 1 benötigten Grundstücksflächen sind im Eigentum der Bayer. Staatsforsten bzw. der Stadt Passau. Mit den Grundinanspruchnahmen besteht Einverständnis.

Das vorhandene Feldwegenetz wird durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage nicht wesentlich verändert. 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 3.5.1).

2.3.8 Belange der Stadt Passau und der Gemeinde Neuburg a. Inn

Die **Stadt Passau** hat keine Einwände, fordert aber, dass für die angrenzende Wohnbebauung die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Hierzu darf auf die Ausführungen unter C 2.3.4.1.4 Bezug genommen werden.

Von der **Gemeinde Neuburg a. Inn** wurden keine Einwände zur Planung der Tank- und Rastanlagenerweiterung vorgetragen.

2.3.9 Sonstige öffentliche Belange

2.3.9.1 Autobahn Tank- und Rast GmbH

Die **Autobahn Tank- und Rast GmbH** betreibt die Tankstelle mit integrierter Raststätte Donautal-West. Die Betriebsrechte sind im öffentlich-rechtlichen Konzessionsvertrag vom 17.9.1997/9.7.1998 niedergelegt.

Der für die Durchführung der Erweiterungsmaßnahme erforderliche Tausch bzw. Erwerb von Grundstücken zwischen dem Konzessionsnehmer, der Autobahn Tank & Rast GmbH und dem Vorhabensträger sowie Fragen der Kostentragung für Anpassungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Hierüber müssen die Beteiligten außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf Grundlage der bestehenden Verträge Regelungen treffen. Ergänzungen der Planfeststellungsunterlagen (7.1 und 14) hierzu sind deshalb nicht veranlasst.

Gleiches gilt für die geforderte Ergänzung des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 7.2) wegen der Kostentragung der Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen an den bestehenden Ver- und Entsorgungseinrichtungen, da in der Planfeststellung auch darüber nicht zu entscheiden ist.

Den Forderungen zur Sicherstellung der Betriebsabläufe während der Bauzeit wurde mit der Nebenbestimmung A 3.2.3 entsprochen.

2.3.9.2 Träger von Versorgungsleitungen

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

Auf die Telekommunikationsanlagen der **Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH** hat der Vorhabensträger Rücksicht zu nehmen. Die Anlagen sind während der Baudurchführung zu sichern und in Betrieb zu halten. Die Detailplanung der Leitungsanpassungen ist rechtzeitig mit der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH abzustimmen (Nebenbestimmungen A 3.1.2 und 3.2.4).

Den Forderungen der **Stadtwerke Passau** wurde weitgehend entsprochen. Der Vorhabensträger hat auf die Versorgungsleitungen der Stadtwerke Rücksicht zu nehmen. Die Anlagen sind während der Baudurchführung zu sichern und in Betrieb zu halten. Der Vorhabensträger hat ferner zugesagt, die Stromleitungen (BWVNrn. 8.9 und 8.11) in die Königschaldinger Straße zu verlegen und - sofern dafür ausreichend Platz zur Verfügung steht - die Gashochdruckleitung und die Wasserleitung nordöstlich an der Transformatoranlage vorbeizuführen. Die Detailplanung der Leitungsanpassungen ist rechtzeitig mit den Stadtwerken abzustimmen (Nebenbestimmungen A 3.1.3 und 3.2.5).

Den Forderungen der **Energienetze Bayern GmbH** als verantwortlicher Netzbetreiber der Gasversorgungsanlagen der Energie Südbayern GmbH wird mit den Nebenbestimmungen A 3.1.4 und 3.2.6 entsprochen. Danach hat der Vorhabensträger auf die Erdgas-hochdruckleitung HD 901 DN 300 PN 67,5 Rücksicht zu nehmen. Die Anlagen sind während der Baudurchführung zu sichern und in Betrieb zu halten. Anpassungsmaßnahmen an der Leitung dürfen nur außerhalb der Heizperiode durchgeführt werden. Ausreichender Arbeitsraum ist für die Baudurchführung sicherzustellen. Ein zeitlicher Vorlauf von 4 - 6 Monaten ist einzuplanen.

Die Leitung einschl. Schutzstreifen (je 3 m beidseits der Rohrachse) ist dinglich zu sichern. Beidseits der Rohrachse ist ein je 2 m breiter Streifen von einer Bepflanzung mit Bäumen und tief wurzelnden Sträuchern freizuhalten.

Die Detailplanung der Leitungsverlegungen und Leitungsanpassungen ist rechtzeitig mit der Energienetze Bayern GmbH und den Stadtwerken abzustimmen.

2.3.9.3 Denkmalschutz

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West kann auch unter Berücksichtigung des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Das **Bayer. Landesamt für Denkmalpflege** hat im Anhörungsverfahren mitgeteilt, dass zwar beim Bau der bestehenden Rastanlage ein Bodendenkmal überbaut wurde, die Wahrscheinlichkeit aber gering sei, dass im Erweiterungsbereich ebenfalls Bodendenkmäler angetroffen werden, weil es sich um keine charakteristische siedlungsgünstige Lage handelt. Sollten im Zuge der Bauausführung trotzdem Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die Nebenbestimmungen unter A 3.6.1 nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (A 3.1.1 und 3.6.1) 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, die 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).

2.3.9.4 Bundeswehr

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

2.4 Private Einwendungen

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

2.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden ca. 0,8 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch eine schonendere Ausgestaltung nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt, berührt.

Unterschreitet bei einem Vollerwerbsbetrieb der durch die Straßenbaumaßnahme ausgelöste Flächenverlust 5 % der gesamten anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche, scheidet im Regelfall eine Existenzgefährdung aus. Nach Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre können derart geringe Flächenverluste durch eine entsprechende Betriebsorganisation im Regelfall ohne Nachteile ausgeglichen werden. Anderes kann allenfalls dann gelten, wenn im Einzelfall besondere Bewirtschaftungserfordernisse (z.B. bei Sonderkulturen) vorliegen. Vorübergehende Inanspruchnahmen, z.B. für Arbeitsstreifen, Ablagerungsflächen oder ähnliches, werden im Regelfall die Existenzfähigkeit nicht nachteilig beeinträchtigen, da diese Flächen dem Betrieb nicht auf Dauer entzogen werden und für die Zeit der Inanspruchnahme zudem eine Nutzungsausfallentschädigung gezahlt wird. Die Planfeststellungsbehörde kann daher regelmäßig bei einer Landinanspruchnahme bis zu diesem Anhaltswert ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung oder -vernichtung nicht eintritt (BVerwG vom 14.04.2010, Az 9 A 13/08, in juris Rn. 27).

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u. U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

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

2.4.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

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

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

Lärmschutzaufgaben sind unter C 2.3.4 behandelt.

2.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

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

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

2.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzaufgaben, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen der planerischen Abwägung rechtliche Bedeutung, insbesondere wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet würde und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden. Zeichnet sich hingegen ohne eine Landabfindung letztlich eine Existenzvernichtung als eine reale Möglichkeit ab, so ist dies als zu beachtender privater Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung einstellen. Ist in einem derartigen Fall die Frage der Existenzvernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung jedoch ausschlaggebend, ist zu klären, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände zu dem Ergebnis kommt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG vom 28.01.1999, UPR 1999, 268; BVerwG vom 14.04.2010, Az 9 a 13/08, in juris Rn. 36).

2.4.1.2.3 Umwege

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

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

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt

keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes.

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

2.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage 3.5.3 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Ziffer 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

2.4.1.2.5 Wertminderung

Durch den Planfeststellungsbeschluss werden die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen geregelt. Über bürgerlich-rechtliche Ansprüche und Entschädigungsfragen, die mit der Grundabtretung zusammenhängen, kann im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden. Der Planfeststellungsbeschluss hat insoweit „Vorwirkung“ (BVerwG vom 07.07.2004, NVwZ 2004, 1358).

Auch soweit das Entschädigungsrecht für einzelne Folgeschäden keine Entschädigung vorsieht, bietet das Planfeststellungsverfahren keine Grundlage für Entschädigungsregelungen, es sei denn, Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG ist einschlägig.

Soweit im Einzelnen eine Entschädigung für Wertminderungen von Anwesen wegen befürchteter Lärm- und Schadstoffimmissionen beantragt wird und keine Grundabtretung aus diesen Grundstücken erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde zuständig. Ein Grundstückseigentümer ist jedoch vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. durch den Bau oder das Näherücken einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als Abwehr- und Schutzansprüche bestehen. Gem. § 41 BImSchG bestehen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen Schutzansprüche unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG.

Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG alleine vermittelt keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben auslöst (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.11.2006, in juris Rn. 144). So werden Wertminderungen allein durch Lagenachteile des Grundstücks von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht erfasst. Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden. Art. 14 GG schützt weder vor einer Minderung der Wirtschaftlichkeit noch bietet er Gewähr dafür, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums ausnutzen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1999, in juris Rn. 14).

Im Übrigen wurden die befürchteten Wertminderungen nicht substantiiert dargelegt. Der Bau oder das Heranrücken einer Straße führen nicht zwangsläufig zu einem Wertverlust der angrenzenden Grundstücke. Ein Wertverlust, der so massiv wäre, dass die Realisierung des Vorhabens in Frage zu stellen wäre, ist jedenfalls weder vorgetragen noch ersichtlich.

2.4.2 Einzelne Einwender

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

Zu den für alle Mandanten erhobenen Einwendungen ist festzustellen:

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (2.2) und aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (2.3.2).

Die Verkehrsbelastung der A 3 liegt nach der Verkehrszählung im Jahr 2005 im Bereich AS Passau-Nord/Passau-Mitte bei 27.700 Kfz/Tag. Sie hat sich seit 1990 verdoppelt, wobei der Schwerverkehrsanteil mit 6.600 Kfz/Tag hoch ist. Entsprechend gestiegen ist der Bedarf der Verkehrsteilnehmer zur Versorgung mit Treibstoff sowie zur Erholung und zur Verpflegung. Die Rastanlage Donautal-West hat mit den derzeit bestehenden nur 15 Lkw- und Busparkplätzen ein erhebliches Defizit an Stellplätzen für den Schwerverkehr und ist deshalb ständig massiv überlastet. Unsachgemäß abgestellte Lkw's auf den Zu- und Abfahrten der Autobahn sowie in den Fahrgassen der Rastanlage führen insbesondere bei Dunkelheit häufig zu verkehrgefährdenden Situationen.

Um die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrer gewährleisten zu können, muss an Autobahnen ein entsprechendes Parkplatzangebot vorhanden sein. Erhebungen der Autobahndirektion Südbayern vom März 2008 ergaben, dass im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und dem Grenzübergang Suben insgesamt etwa 350 Lkw-Stellplätze fehlten. Trotz der inzwischen erfolgten Wiederinbetriebnahme von zeitweise geschlossenen unbewirtschafteten Parkplätzen und den konkret geplanten Erweiterungsmaßnahmen fehlen für eine optimale Versorgung in diesem Streckenabschnitt der A 3 weiterhin noch über 200 Lkw-Stellplätze. Die vom Vorhabensträger gewählte bestandsorientierte Anlagenerweiterung von 13 auf 66 Lkw-Stellplätze ist deshalb nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde dringend geboten. Durch das Planvorhaben wird die Parkplatzsituation für die Verkehrsteilnehmer spürbar verbessert. Die Kapazität der Rastanlage wird im vertretbaren Umfang durch einen bestandsnahen Ausbau erweitert.

Soweit bei der Planlösung eine flächenverschwendende Anordnung der Lkw-Ausfahrten moniert wird, ist darauf hinzuweisen, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit der Lkw-Verkehr im Autobahnrastanlagenbereich im Einrichtungsverkehr geführt werden muss. Eine Zusammenlegung der Lkw-Ausfahrten 1 und 2 hätte zur Folge, dass Fahrgassen im Gegenverkehr befahren würden, und auch ein Überqueren der Fahrgasse zwischen den beiden Parkplatzreihen durch Lkw's wäre nicht zu verhindern.

Die Grundinanspruchnahme könnte dabei nicht wesentlich reduziert werden, weil eine gemeinsame Ausfahrt entsprechend breiter ausgeführt werden müsste und bei der Trassierung der Verbindung der beiden Stellplatzharfen die Mindestkurvenradien für Lkw's zu beachten sind. Wesentliche Einsparungen sind auch beim Grundbedarf für die Grünflächen nicht möglich, weil sich deren Abmessungen großteils aus der Einhaltung dieser Mindestradien ergeben. Auch der Grundbedarf für die Entwässerungseinrichtungen ist notwendig.

Die geforderte Erweiterung der Rastanlage in nördliche und südliche Richtung ist aufgrund der vorhandenen Geländeverhältnisse und der angrenzenden Bebauung nicht möglich. Der nur sehr eingeschränkt nutzbare Bereich lässt eine sinnvolle Anlagenerweiterung, auch in Kombination mit einer Erweiterung nur bis zur Königschaldinger Straße, nicht zu. Bei einer Anlagenerweiterung ohne Eingriff in die Königschaldinger Straße reicht der Platz für die Schaffung einer zweiten Lkw-Parkreihe nicht aus. Im Vergleich zur Planlösung könnte nur etwa die Hälfte der Lkw-Parkplätze geschaffen werden, das Planungsziel würde damit nicht erreicht. Eine bedarfsgerechte Erweiterung der Tank- und Rastanlage ist nur mit der planfestgestellten Verlegung der Königschaldinger Straße möglich. Ein geringeres Verschwenken der Königschaldinger Straße würde nicht ausreichen.

Zur Forderung nach Prüfung von Alternativlösungen darf auf die vorherigen Ausführungen Bezug genommen werden. Der Vorhabensträger unternimmt erhebliche Anstrengungen zur Verbesserung der Parkplatzsituation entlang der A 3. Zu nennen sind insbesondere die Reaktivierung zwischendurch wegen baulicher Mängel aufgelassener Parkplätze sowie die Nachrüstung und Erweiterung von bestehenden Parkplätzen mit WC. Diese Parkplätze sind jedoch nicht bewirtschaftet, d. h. die Verkehrsteilnehmer können sich dort nicht versorgen.

Aufgrund des großen Bedarfs an zusätzlichen Parkflächen kann das Problem allein mit dem Bau/Ausbau mehrerer kleiner Parkplätze nicht bewältigt werden. Solche Lösungen wären unwirtschaftlich.

Auch der Forderung, anstelle einer großen Anlage zwei kleinere Rastanlagen an unterschiedlichen Orten zu betreiben, muss der Vorhabensträger nicht nachkommen. Es ist vernünftig, die bestehenden Gebäude und Einrichtungen der Rastanlage Donautal-West unter Beachtung der Immissionsschutzbelange für die angrenzende Bebauung für die Anlagenerweiterung/Schaffung von Parkmöglichkeit mitzunutzen.

Ebenso kann der Forderung, die Bedarfsfläche für die Verlegung der Königschaldinger Straße aus dem Grunderwerbsplan und dem Grunderwerbsverzeichnis der straßenrechtlichen Planfeststellung herauszunehmen, weil die Stadt Passau in ihrem Bebauungsplan „SO an der Königschaldinger Straße“ diese Fläche bereits als Bedarfsfläche für die Verlegung der Königschaldinger Straße ausgewiesen hat, nicht entsprochen werden. Die Entscheidung über die Verlegung der Königschaldinger Straße und die damit verbundene Ausweisung der notwendigen Bedarfsflächen in der Planfeststellung steht auch nicht - wie eingewandt wird - im Widerspruch zum Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 10.3.1981, Az. 1 BvR 92/71, 1 BvR 96/71. Das Bundesverfassungsgericht forderte, dass nach dem Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Enteignung die Verwaltung zur Durchsetzung eines Vorhabens nur dasjenige Enteignungsgesetz anwenden darf, das der nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes für den jeweiligen Sachbereich zuständige Gesetzgeber erlassen hat. Es stellte in dem zitierten Urteil fest, dass das (damals geltende) Bundesbaugesetz kein allgemeines Enteignungsrecht enthält, sondern ausschließlich der Durchführung festumrissener städtebaulicher Sachverhalte dient. Aber auch wenn Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans inhaltlich bestimmt und gestaltet werden, hat dies weder zur Folge, dass schon für den Bebauungsplan, der nicht unmittelbar Enteignungsgrundlage ist, die Enteignungsvoraussetzungen (pauschal) zu prüfen sind (BVerwG, Beschluss vom 21.2.1991, Az. 4 NB 16.90), noch dass das Vorhaben dem zuständigen Fachplanungsträger entzogen ist. Einer Gemeinde muss es auch möglich sein, eine künftige Fachplanung - selbst wenn diese nicht in ihre Planungskompetenz fällt - in ihre städtebauliche Entwicklung im Rahmen der Bauleitplanung einzuordnen (vgl. Ernst/Zinkahn/Bielenberg BauGB § 9 Rn. 102).

Die Zulässigkeit der Maßnahme mit den damit verbundenen Auswirkungen auf die öffentlichen und privaten Belange richtet sich nach dem Fachplanungsrecht.

Bei der Verlegung der Königschaldinger Straße handelt es sich um eine notwendige Folgemaßnahme der Erweiterung der Tank- und Rastanlage (siehe 2.3), über die in der Planfeststellung zu entscheiden ist. Ein Verweis auf die gemeindliche Bauleitplanung würde dem Grundsatz der Problembewältigung nicht genügen.

Zu den Einwendungen zum Lärmschutz ist festzustellen, dass die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers zum Verkehrslärm vom Bayer. Landesamt für Umwelt als zuständige Fachbehörde geprüft wurden. Das Landesamt hat die Ergebnisse ebenso wie die schalltechnische Beurteilung bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel an der Richtigkeit der lärmschutzrechtlichen Ausführungen im Plangeheft. Insoweit wird auf 2.3.4 verwiesen. Eine zusätzliche sachverständige Überprüfung der in den Planunterlagen dargestellten lärmschutzrechtlichen Ausführungen zu den vertretenen Mandanten wird deshalb nicht für erforderlich gehalten.

Weitergehende Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen bestehen nicht. Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat der Vorhabensträger freiwillige Maßnahmen zur Abschirmung in Aussicht gestellt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter A 3.7 verwiesen.

Für betroffene Wasserversorgungsanlagen ist vor Baubeginn bezüglich Qualität und Quantität eine Beweissicherung durchzuführen. Der Vorhabensträger hat auch dafür Sorge zu tragen, dass die Wasserversorgung aus den Brunnen durch das Vorhaben möglichst nicht beeinträchtigt wird. Falls dies nicht gelingt, ist für einen rechtlich gesicherten Bestand Ersatz zu leisten, hilfsweise Geldentschädigung (A 6.1.1).

Soweit im Einwendungsschreiben darauf hingewiesen wird, dass wegen der Anlagenerweiterung wertvolle Säume entlang der Königschaldinger Straße beseitigt werden müssen, ist anzumerken, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen die verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt (2.3.5).

Einwendungen, die nur einzelne Mandanten betreffen:

2.4.2.1.1 **Einwender Nr. 201** (Ifd. Nr. 002 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 6.7.2010, Nr. 13/sf - 568/10-L)

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (2.2), insbesondere kann nicht auf die geplante Verlegung der Königschaldinger Straße verzichtet werden.

Aus dem 225.754 m² großen Grundstück FlNr. 1355, Gemarkung Heining, werden insgesamt 6.871 m² auf Dauer und 1.624 m² während der Baudurchführung beansprucht. Das landwirtschaftlich genutzte Grundstück ist verpachtet. Die Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden oder verringern, weil eine bedarfsgerechte Erweiterung der Rastanlage in nördliche und südliche Richtung aufgrund der vorhandenen Geländeverhältnisse und der angrenzenden Bebauung nicht möglich ist. Der nur sehr eingeschränkt nutzbare Bereich lässt eine sinnvolle Anlagenerweiterung unter Beachtung einer verkehrssicheren Ausgestaltung der Rastanlage, auch in Kombination mit einer Erweiterung nur bis zur Königschaldinger Straße, nicht zu (2.3.2). Ohne Verlegung der Königschaldinger Straße reicht der Platz für die Schaffung einer zweiten Lkw-Parkreihe nicht aus. Im Vergleich zur Planlösung könnte nur etwa die Hälfte der Lkw-Parkplätze geschaffen werden, das Planungsziel würde nicht erreicht.

Wie vorher unter 2.4.1.2.1 bereits ausgeführt, scheidet die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland in der Planfeststellung aus. Der Vorhabensträger hat sich aber nachhaltig zu bemühen, für abzutretende landwirtschaftliche Nutzflächen geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen (A 3.5.5).

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

Die Planfeststellungsbehörde kann den Vorhabensträger nicht dazu verpflichten, eine um die Rastanlage umlaufende Lärmschutzwand zu errichten (2.3.4). Die Beurteilungspegel für das Anwesen des Einwenders betragen für das Prognosejahr 2025 58 dB (A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht. Damit sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Dorfgebiete (64/54 dB(A)) eingehalten. Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat der Vorhabensträger freiwillige Maßnahmen zur Abschirmung in Aussicht gestellt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter A 3.7 verwiesen.

Für betroffene Wasserversorgungsanlagen ist vor Baubeginn bezüglich Qualität und Quantität eine Beweissicherung durchzuführen. Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Wasserversorgung aus den Brunnen durch das Vorhaben möglichst nicht beeinträchtigt wird. Falls dies nicht gelingt, ist für einen rechtlich gesicherten Bestand Ersatz zu leisten, hilfsweise Geldentschädigung (A 6.1.1).

2.4.2.1.2 **Einwender Nr. 202**

(Schreiben vom 6.7.2010, Nr. 13/sf - 568/10-L)

Die Grundinanspruchnahme lässt sich nicht vermeiden, d. h. die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West ist in Form der planfestgestellten Lösung vernünftig und geboten (2.3.2).

Der Einwender bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Betrieb mit einer Flächenausstattung von 83 ha im Vollerwerb. Von der landwirtschaftlich genutzten Fläche sind 10 ha Eigentumsfläche, 73 ha sind zugepachtet. Für die Erweiterung der Rastanlage werden keine Eigentumsflächen beansprucht, aber aus dem 225.754 m² großen Pachtgrundstück FlNr. 1355, Gemarkung Heining, werden insgesamt 6.871 m² auf Dauer und 1.624 m² während der Baudurchführung benötigt. Das Pachtgrundstück liegt 18 km vom Betrieb in Ruhstorf entfernt.

Von einer Existenzgefährdung des Betriebes ist bei der vorgesehenen Grundinanspruchnahme aus dem Pachtgrundstück, auch bei Berücksichtigung der Restpachtlaufzeit von 10 Jahren, nicht auszugehen. Die Anordnung zur Bereitstellung von Ersatzland/Ersatzpachtland scheidet in der Planfeststellung aus den vorher unter Einwender Nr. 201 bereits genannten Gründen aus.

2.4.2.1.3 **Einwender Nr. 203**

(Schreiben vom 6.7.2010, Nr. 13/sf - 568/10-L)

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (2.2) und aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (2.3.2).

Unzumutbare Beeinträchtigungen der Wohn- und Lebensverhältnisse für das 550 m vom Vorhaben entfernt liegende Anwesen der Einwender sind durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage nicht zu befürchten. Von einer konkreten Lärmberechnung für das Anwesen konnte abgesehen werden, da der Vergleich mit den Berechnungen für die erheblich näher an der Rastanlage liegende Bebauung zuverlässig den Rückschluss zulässt, dass trotz exponierter Lage des Anwesens über der Rastanlage die Anspruchsvoraussetzungen für Verkehrslärmvorsorge nicht erfüllt sind.

Die Verkehrsbelastung auf der durchgehenden A 3 wird sich durch die Erweiterung der Rastanlage nicht ändern. Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers zum Verkehrslärm wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt geprüft. Das LfU hat die Ergebnisse ebenso wie die schalltechnische Beurteilung bestätigt. Auf die Ausführungen unter 2.3.4 darf hierzu verwiesen werden. Eine zusätzliche sachverständige Überprüfung der in den Planunterlagen dargestellten lärmschutzrechtlichen Ausführungen wird daher nicht für erforderlich gehalten.

Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat der Vorhabensträger freiwillige Maßnahmen zur Abschirmung in Aussicht gestellt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter A 3.7 verwiesen.

2.4.2.2 **Einwender 7001**

(Schreiben vom 7.5.2010)

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (2.2) und aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (2.3.2).

Grundstücke des Einwenders werden für das Vorhaben nicht in Anspruch genommen.

Der Vorhabensträger hat beim Erörterungstermin zugesagt, die Zufahrt zum Anwesen auch während der Bauzeit durchgängig aufrechtzuerhalten. Auf die Nebenbestimmung 3.5.1 wird ergänzend hingewiesen.

2.4.2.3 **Einwender 7002** (Ifd. Nr. 003 des Grunderwerbsverzeichnisses)

(Schreiben vom 21.6.2010)

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (2.2) und aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (2.3.2).

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Ein Neubau liegt bei der geplanten Anlagenerweiterung nicht vor. Die Erweiterung der bestehenden Tank- und Rastanlage Donautal-West stellt aber einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der VLärmSchR 97 dar. Es ist deshalb zu prüfen, ob der Beurteilungspegel 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 erhöht wird.

Nach der Lärmberechnung liegt bei den **Immissionsorten 01 und 03** (Obergeschoss, Nordost- und Südostfassaden) eine Erhöhung des Lärmpegels beim nächtlichen Zeitraum auf 60 dB(A) bzw. 61 dB(A) und damit eine wesentliche Änderung vor. Bei beiden Gebäuden handelt es sich um bauliche Anlagen im Außenbereich. Lärmschutzmaßnahmen kommen nur für bauliche Anlagen in Betracht, die zulässig dauernd zu Wohnzwecken genutzt werden. Für das nicht dauernd zu Wohnzwecken genutzte Gebäude (Immissionsort 01) besteht damit kein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Für den Immissionsort 03 (Obergeschoss, Nordost- und Südostfassaden) besteht ein Anspruch auf Lärmschutz. Aktive Lärmschutzmaßnahmen gehen den passiven Lärmschutzmaßnahmen vor. Eine ergänzende Untersuchung mit aktiven Schallschutzmaßnahmen im Erweiterungsbereich der Tank- und Rastanlage Donautal-West hat ergeben, dass aktive Maßnahmen wirtschaftlich unverhältnismäßig wären und zudem keine Verbesserung für die betroffene Nordost- und Südostfassade des IO 03 bewirken würden.

Danach besteht für den IO 03 an der Nordost- und Südostfassade im Obergeschoss grundsätzlich Anspruch auf passiven Lärmschutz, wenn die schutzbedürftigen Räume nicht durch vorhandene Lärmschutzfenster und ggf. Lüftungsanlagen bereits ausreichend geschützt sind. Laut Mitteilung des Vorhabensträgers wurde für den Immissionsort 03 im Dezember 2009 ein Kostenzuschuss für passive Lärmschutzmaßnahmen erstattet. Auf die Ausführungen unter C 2.3.4.1.4 wird verwiesen.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage der geltenden Gesetze durchgeführt und vom Landesamt für Umwelt als zuständige Fachbehörde bestätigt. Insoweit wird auf 2.3.4.1 verwiesen.

Die in der Erörterung angesprochene Längsneigung der Auffahrt geht gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen nur mit einem Zuschlag in die Berechnungen ein, wenn sie 5 % übersteigt. Da die Längsneigung von 5 % nach den Plänen nicht überschritten wird, war dafür kein Zuschlag vorzunehmen. Der Vorhabensträger hat aber - wie in der Erörterung zugesagt - im Rahmen einer Vergleichsberechnung aufgezeigt, dass auch bei Annahme einer Steigung von 6 % der Lärmpegel beim nächstgelegenen Gebäude (60 m Abstand) um weniger als 0,1 dB (A) höher liegen würde. Dieser geringe Unterschied ist für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar. Ein weitergehender Anspruch auf Lärmschutz würde damit nicht ausgelöst werden.

Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat der Vorhabensträger freiwillige Maßnahmen zur Abschirmung in Aussicht gestellt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter A 3.7 verwiesen.

Beim Erörterungstermin hat der Einwender erklärt, dass er die für die Wallschüttung notwendigen Grundstücksflächen zur Verfügung stellen wird.

2.4.2.4 **Einwender 7003 bis 7008**

(Schreiben vom 21.6.2010)

Die weitgehend gleichlautenden Einwendungsschreiben 7003 bis 7008 werden zur Vermeidung von Wiederholungen zusammengefasst.

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (2.2) und aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (2.3.2).

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Ein Neubau liegt bei der geplanten Rastanlagenerweiterung nicht vor.

Die Erweiterung der bestehenden Tank- und Rastanlage Donautal-West stellt aber einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der VLärmSchR 97 dar. Es ist deshalb zu prüfen, ob der Beurteilungspegel bei den Anwesen 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 erhöht wird.

Nach der Lärmberechnung für das Vorhaben sind bei keinem Anwesen der Einwender 7003 bis 7008 die Anspruchsvoraussetzungen für Verkehrslärmvorsorge erfüllt.

Die in der Erörterung angesprochene Längsneigung der Auffahrt geht gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen nur mit einem Zuschlag in die Berechnungen ein, wenn sie 5 % übersteigt. Da die Längsneigung von 5 % nach den Plänen nicht überschritten wird, war dafür kein Zuschlag vorzunehmen. Der Vorhabensträger hat aber - wie in der Erörterung zugesagt - im Rahmen einer Vergleichsberechnung aufgezeigt, dass auch bei Annahme einer Steigung von 6 % der Lärmpegel beim nächstgelegenen Gebäude (60 m Abstand) um weniger als 0,1 dB (A) höher liegen würde. Dieser geringe Unterschied ist für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar. Ein weitergehender Anspruch auf Lärmschutz würde damit nicht ausgelöst werden.

Die Planfeststellungsbehörde kann aus den genannten Gründen den Vorhabensträger nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichten. Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt als zuständige Fachbehörde geprüft. Das Landesamt hat die Ergebnisse ebenso wie die schalltechnische Beurteilung bestätigt. Insoweit wird auf 2.3.4 verwiesen. Die geforderte zusätzliche sachverständige Überprüfung der in den Planunterlagen dargestellten lärmschutzrechtlichen Ausführungen wird deshalb nicht für notwendig gehalten.

Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat der Vorhabensträger freiwillige Maßnahmen zur Abschirmung in Aussicht gestellt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter A 3.7 verwiesen.

2.4.2.5 **Einwender 7009**

(Schreiben vom 16.6.2010)

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (2.2) und aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (2.3.2).

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Ein Neubau liegt bei der geplanten Rastanlagenerweiterung nicht vor.

Die Erweiterung der bestehenden Tank- und Rastanlage Donautal-West stellt aber einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der VLärmSchR 97 dar. Es ist deshalb zu prüfen, ob der Beurteilungspegel 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 erhöht wird.

In den festgestellten Planunterlagen sind für das Anwesen der Einwender im Wohngebiet keine konkreten Lärmberechnungen dargestellt. Der Vergleich mit den Berechnungen für die deutlich näher an der Rastanlage liegende (und für das Anwesen der Einwender abschirmend wirkende) Wohnbebauung lässt jedoch zuverlässig den Rückschluss zu, dass für das Wohnhaus der Einwender - auch wenn 2 Vollgeschosse vorhanden sind - die Anspruchsvoraussetzungen für Verkehrslärmvorsorge nicht erfüllt sind. Unzumutbare Beeinträchtigungen der Wohn- und Lebensverhältnisse sind durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage nicht zu befürchten.

Der Vorhabensträger hat bei der Lärmberechnung auch die Störwirkung von Lastkraftwagen mit Kühlaggregaten berücksichtigt. Gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen erfolgt bei Lkw-Parkplätzen ein pauschaler Zuschlag von 10 dB(A).

Die Planfeststellungsbehörde kann aus den genannten Gründen den Vorhabensträger nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichten. Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt als zuständige Fachbehörde geprüft. Das Landesamt hat die Ergebnisse ebenso wie die schalltechnische Beurteilung bestätigt. Insoweit wird auf 2.3.4 verwiesen.

Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat der Vorhabensträger freiwillige Maßnahmen zur Abschirmung in Aussicht gestellt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter A 3.7 verwiesen.

2.4.2.6 **Einwender 7010**

(Schreiben vom 1.7.2010)

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (2.2) und aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (2.3.2).

In den festgestellten Planunterlagen sind für das Wohnanwesen zwar keine konkreten Lärmberechnungen dargestellt. Der Vergleich mit den Berechnungen für die erheblich näher an der Rastanlage liegende Bebauung lässt jedoch zuverlässig den Rückschluss zu, dass für das Wohnhaus der Einwenderin die Anspruchsvoraussetzungen für Verkehrslärmvorsorge nicht erfüllt sind. Unzumutbare Beeinträchtigungen der Wohn- und Lebensverhältnisse sind durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage nicht zu befürchten.

Die Verkehrsbelastung auf der durchgehenden A 3 ändert sich durch die Erweiterung der Rastanlage nicht. Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers zum Verkehrslärm wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt geprüft. Das Landesamt hat die Ergebnisse ebenso wie die schalltechnische Beurteilung bestätigt. Insoweit wird auf 2.3.4 verwiesen.

Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat der Vorhabensträger freiwillige Maßnahmen zur Abschirmung in Aussicht gestellt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter A 3.7 verwiesen.

Das von der Autobahndirektion Südbayern in Auftrag gegebene Gutachten des Ingenieurbüros für Bauwesen Weimann Baur Consult, Dettelbach, vom 5.7.2010 bestätigt, dass das Planvorhaben auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar ist. Die Immissionssituation im Untersuchungsgebiet wird vor allem durch die Emissionen des Verkehrs auf der durchgehenden BAB A 3 geprägt. Die Abschätzung der Luftschadstoffe durch den Gutachter mit dem PC-Berechnungsprogramm nach der „MLuS 02, geänderte Fassung 2005“, kommt zu dem Ergebnis, dass die von der A 3 ausgehenden Immissionen - Vorbelastung und Zusatzbelastung - die für den Straßenverkehr relevanten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation nach der 39. BImSchV an den relevanten Immissionsorten nicht überschreiten. Die Grenzwerte der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (39. BImSchV) werden zum Prognosehorizont eingehalten (C 2.3.4.2).

Auch die vorgebrachten Sicherheitsbedenken stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nach Erhebungen der Polizei an bestehenden Tank- und Rastanlagen sind ein Ansteigen der Kriminalität und eine Gefährdung der Sicherheit in angrenzenden Wohnorten nicht zu besorgen. Wegen der vom Vorhabensträger vorgesehenen Einzäunung der Anlage und den geplanten Beleuchtungseinrichtungen im Anlagenbereich sind im Vergleich zur derzeitigen Situation keine Nachteile zu erwarten.

Soweit eine Entschädigung für die Wertminderung des Anwesens wegen befürchteter Lärm- und Schadstoffimmissionen beantragt wird, kann dem nicht entsprochen werden. Da aus diesen Grundstücken keine Grundabtretung erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Entscheidung über Entschädigungsansprüche zuständig. Ein Grundstückseigentümer ist jedoch vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. durch den Bau oder das Näherücken einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als Abwehr- und Schutzansprüche bestehen. Gem. § 41 BImSchG bestehen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen Schutzansprüche unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG.

Vorliegend sind jedoch für das Anwesen die maßgeblichen Grenzwerte des § 41 BImSchG und des übrigen Immissionsschutzrechtes weder beim Lärm noch bei den sonstigen Auswirkungen überschritten.

Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG alleine vermittelt keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben auslöst (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.11.2006, in juris Rn. 144). So werden Wertminderungen allein durch Lagenachteile des Grundstücks von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht erfasst. Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden. Art. 14 GG schützt weder vor einer Minderung der Wirtschaftlichkeit noch bietet er Gewähr dafür, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums ausnutzen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1999, in juris Rn. 14).

Im Übrigen wurden die befürchteten Wertminderungen nicht substantiiert dargelegt. Der Bau oder das Heranrücken einer Straße bzw. ihrer Bestandteile führen nicht zwangsläufig zu einem Wertverlust der angrenzenden Grundstücke. Ein so massiver Wertverlust, der die Realisierung des Vorhabens in Frage stellen würde, ist jedenfalls weder vorgetragen noch ersichtlich.

2.4.2.7 **Einwender 7011**

(Schreiben vom 5.7.2010)

Die Tank- und Rastanlage Donautal am westlichen Stadtrand von Passau wurde gemeinsam mit den letzten Neubauabschnitten der A 3 zwischen Passau und der österreichischen Landesgrenze errichtet. Sie besteht damit bereits seit 30 Jahren. Die Erweiterung der Rastanlage ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (2.2) und aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (2.3.2).

Der Ablauf des Planfeststellungsverfahrens ist unter B 3 beschrieben. In der Stadt Passau wurden die Planunterlagen vom 21.5.2010 bis 21.6.2010 zur allgemeinen Ansicht ausgelegt. Auf die öffentliche Auslegung hat die Stadt vorher durch ortsübliche Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 11 vom 12.5.2010 hingewiesen. Die gesetzlichen Vorgaben zur Wahrung des rechtlichen Gehörs und der Beteiligungsrechte wurden eingehalten.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Ein Neubau liegt bei der geplanten Rastanlagenerweiterung nicht vor.

Die Erweiterung der bestehenden Tank- und Rastanlage Donautal-West stellt aber einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der VLärmSchR 97 dar. Es ist deshalb zu prüfen, ob der Beurteilungspegel 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 erhöht wird.

In den festgestellten Planunterlagen sind zwar für das Anwesen der Einwender im Wohngebiet keine konkreten Lärmberechnungen dargestellt. Der Vergleich mit den Berechnungen für die deutlich näher an der Rastanlage liegende (und für das Anwesen der Einwender abschirmend wirkende) Bebauung im Wohngebiet lässt jedoch zuverlässig den Rückschluss zu, dass für das Wohnhaus der Einwender die Anspruchsvoraussetzungen für Verkehrslärmvorsorge nicht erfüllt sind.

Die in den Planunterlagen berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Der Vorhabensträger hat bei der Lärmberechnung auch die Störwirkung von Lastkraftwagen mit Kühlaggregate berücksichtigt. Gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen erfolgt bei Lkw-Parkplätzen ein pauschaler Zuschlag von 10 dB(A).

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht daher nicht. Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt als zuständige Fachbehörde geprüft. Das Landesamt hat die Ergebnisse ebenso wie die schalltechnische Beurteilung bestätigt. Insoweit wird auf 2.3.4 verwiesen.

Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat der Vorhabensträger freiwillige Maßnahmen zur Abschirmung in Aussicht gestellt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter A 3.7 verwiesen.

Das von der Autobahndirektion Südbayern in Auftrag gegebene Gutachten des Ingenieurbüros für Bauwesen Weimann Baur Consult, Dettelbach, vom 5.7.2010 bestätigt, dass das Planvorhaben auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar ist. Die Immissionssituation im Untersuchungsgebiet wird vor allem durch die Emissionen des Verkehrs auf der durchgehenden BAB A 3 geprägt. Die Abschätzung der Luftschadstoffe durch den Gutachter mit dem PC-Berechnungsprogramm nach der „MLuS 02, geänderte Fassung 2005“, kommt zu dem Ergebnis, dass die von der A 3 ausgehenden Immissionen - Vorbelastung und Zusatzbelastung - die für den Straßenverkehr relevanten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation nach der 39. BImSchV an den relevanten Immissionsorten nicht überschreiten. Die Grenzwerte der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (39. BImSchV) werden zum Prognosehorizont eingehalten (C 2.3.4.2).

Die maßnahmebedingte Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe wird grundsätzlich berechnet. Messungen stellen nur Momentaufnahmen dar und sind bei neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrswegen vor Inbetriebnahme auch nicht möglich. Zu beachten ist ferner, dass die Beurteilungspegel auf das Prognosejahr abzustellen sind.

Auch die vorgebrachten Sicherheitsbedenken stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nach Erhebungen der Polizei an bestehenden Tank- und Rastanlagen sind ein Ansteigen der Kriminalität und eine Gefährdung der Sicherheit in angrenzenden Wohnorten nicht zu besorgen. Wegen der vom Vorhabensträger vorgesehenen Einzäunung der Anlage und den geplanten Beleuchtungseinrichtungen im Anlagenbereich sind im Vergleich zur derzeitigen Situation keine Nachteile zu erwarten.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes können nicht weiter vermieden werden. Nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen werden nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sein, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird (2.3.5.3.4). Auch die angesprochenen Auswirkungen auf das Ortsbild sind nicht so erheblich, dass sie der Verwirklichung des Vorhabens entgegenstehen würden.

Soweit eine Entschädigung für die Wertminderung des Anwesens wegen befürchteter Lärm- und Schadstoffimmissionen beantragt wird, kann dem nicht entsprochen werden. Da aus diesen Grundstücken keine Grundabtretung erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Entscheidung über Entschädigungsansprüche zuständig. Ein Grundstückseigentümer ist jedoch vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. durch den Bau oder das Näherrücken einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als Abwehr- und Schutzansprüche bestehen. Gem. § 41 BImSchG bestehen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen Schutzansprüche unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG.

Vorliegend sind jedoch für das Anwesen die maßgeblichen Grenzwerte des § 41 BImSchG und des übrigen Immissionsschutzrechtes weder beim Lärm noch bei den sonstigen Auswirkungen überschritten.

Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG alleine vermittelt keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben auslöst (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.11.2006, in juris Rn. 144). So werden Wertminderungen allein durch Lagenachteile des Grundstücks von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht erfasst. Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden. Art. 14 GG schützt weder vor einer Minderung der Wirtschaftlichkeit noch bietet er Gewähr dafür, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums ausnutzen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1999, in juris Rn. 14).

Im Übrigen wurden die befürchteten Wertminderungen nicht substantiiert dargelegt. Der Bau oder das Heranrücken einer Straße bzw. ihrer Bestandteile führen nicht zwangsläufig zu einem Wertverlust der angrenzenden Grundstücke. Ein so massiver Wertverlust, der die Realisierung des Vorhabens in Frage stellen würde, ist jedenfalls weder vorgetragen noch ersichtlich.

2.4.2.8 **Einwender 7012**

(Schreiben vom 3.7.2010)

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (2.2) und aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (2.3.2).

Soweit eine Entschädigung für die Wertminderung des Anwesens wegen befürchteter Lärm- und Schadstoffimmissionen beantragt wird, kann dem nicht entsprochen werden. Da aus diesen Grundstücken keine Grundabtretung erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Entscheidung über Entschädigungsansprüche zuständig. Ein Grundstückseigentümer ist jedoch vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. durch den Bau oder das Näherrücken einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als Abwehr- und Schutzansprüche bestehen. Gem. § 41 BImSchG bestehen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen Schutzansprüche unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG.

Vorliegend sind jedoch für das Anwesen die maßgeblichen Grenzwerte des § 41 BImSchG und des übrigen Immissionsschutzrechtes weder beim Lärm noch bei den sonstigen Auswirkungen überschritten.

Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG alleine vermittelt keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben auslöst (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.11.2006, in juris Rn. 144). So werden Wertminderungen allein durch Lagenachteile des Grundstücks von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht erfasst. Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden. Art. 14 GG schützt weder vor einer Minderung der Wirtschaftlichkeit noch bietet er Gewähr dafür, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums ausnutzen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1999, in juris Rn. 14).

Im Übrigen wurden die befürchteten Wertminderungen nicht substantiiert dargelegt. Der Bau oder das Heranrücken einer Straße bzw. ihrer Bestandteile führen nicht zwangsläufig zu

einem Wertverlust der angrenzenden Grundstücke. Ein so massiver Wertverlust, der die Realisierung des Vorhabens in Frage stellen würde, ist jedenfalls weder vorgetragen noch ersichtlich.

Die Verkehrsbelastung der A 3 liegt nach der Verkehrszählung im Jahr 2005 im Bereich AS Passau-Nord/Passau-Mitte bei 27.700 Kfz/Tag. Sie hat sich seit 1990 in etwa verdoppelt, wobei der Schwerverkehrsanteil mit 6.600 Kfz/Tag hoch ist. Entsprechend gestiegen ist der Bedarf der Verkehrsteilnehmer zur Versorgung mit Treibstoff sowie zur Erholung und zur Verpflegung. Die Rastanlage Donautal-West hat mit den derzeit bestehenden nur 15 Lkw- und Busparkplätzen ein erhebliches Defizit an Stellplätzen für den Schwerverkehr und ist deshalb ständig massiv überlastet. Unsachgemäß abgestellte Lkw's auf den Zu- und Abfahrten der Autobahn sowie in den Fahrgassen der Rastanlage führen insbesondere bei Dunkelheit häufig zu verkehrsgefährdenden Situationen.

Um die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrer gewährleisten zu können, muss an Autobahnen ein entsprechendes Parkplatzangebot vorhanden sein. Erhebungen der Autobahndirektion Südbayern vom März 2008 ergaben, dass im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und dem Grenzübergang Suben insgesamt etwa 350 Lkw-Stellplätze fehlten. Trotz der inzwischen erfolgten Wiederinbetriebnahme von zeitweise geschlossenen unbewirtschafteten Parkplätzen und den konkret geplanten Erweiterungsmaßnahmen fehlen für eine optimale Versorgung in diesem Streckenabschnitt der A 3 weiterhin noch über 200 Lkw-Stellplätze. Die vom Vorhabensträger gewählte bestandsorientierte Anlagenerweiterung von 13 auf 66 Lkw-Stellplätze ist deshalb nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde dringend geboten. Durch das Planvorhaben wird die Parkplatzsituation für die Verkehrsteilnehmer spürbar verbessert. Die Kapazität der Rastanlage wird im vertretbaren Umfang durch einen bestandsnahen Ausbau erweitert.

Eine Erweiterung der Rastanlage in südliche Richtung ist aufgrund der vorhandenen Geländeverhältnisse und der angrenzenden Bebauung nicht möglich. Der nur sehr eingeschränkt nutzbare Bereich lässt eine sinnvolle Anlagenerweiterung, auch in Kombination mit einer Erweiterung nur bis zur Königschaldinger Straße, nicht zu. Bei einer Anlagenerweiterung ohne Eingriff in die Königschaldinger Straße reicht der Platz für die Schaffung einer zweiten Lkw-Parkreihe nicht aus. Im Vergleich zur Planlösung könnte nur etwa die Hälfte der Lkw-Parkplätze geschaffen werden, das Planungsziel würde damit nicht erreicht. Eine bedarfsgerechte Erweiterung der Tank- und Rastanlage ist nur mit der planfestgestellten Verlegung der Königschaldinger Straße möglich. Ein geringeres Verschwenken der Königschaldinger Straße würde nicht ausreichen.

Zur Forderung nach Prüfung von Alternativlösungen darf auf die vorherigen Ausführungen Bezug genommen werden. Der Vorhabensträger unternimmt erhebliche Anstrengungen zur Verbesserung der Parkplatzsituation entlang der A 3. Zu nennen sind insbesondere die Reaktivierung zwischendurch wegen baulicher Mängel aufgelassener Parkplätze sowie die Nachrüstung und Erweiterung von bestehenden Parkplätzen mit WC. Diese Parkplätze sind jedoch nicht bewirtschaftet, d. h. die Verkehrsteilnehmer können sich dort nicht versorgen.

Aufgrund des großen Bedarfs an zusätzlichen Parkflächen kann das Problem allein mit dem Bau/Ausbau mehrerer kleiner Parkplätze nicht bewältigt werden. Solche Lösungen wären unwirtschaftlich. Es ist vernünftig, die bestehenden Gebäude und Einrichtungen der Rastanlage Donautal-West unter Beachtung der Immissionsschutzbelange für die angrenzende Bebauung für die Anlagenerweiterung/ Schaffung von Parkmöglichkeit mitzunutzen.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Ein Neubau liegt bei der geplanten Rastanlagenerweiterung nicht vor.

Die Erweiterung der bestehenden Tank- und Rastanlage Donautal-West stellt aber einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der VLärmSchR 97 dar. Es ist deshalb zu prüfen, ob der Beurteilungspegel 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 erhöht wird.

Der Vergleich der Immissionspegel für den Bestand und der Immissionspegel mit Tank- und Rastanlagenerweiterung jeweils im Prognosejahr 2025 zeigt, dass für das Wohnhaus des Einwenders die Anspruchsvoraussetzungen für Verkehrslärmvorsorge nicht erfüllt sind, weil eine Pegelsteigerung von max. 2 dB(A) bzw. auf max. 61/55 dB(A) berechnet wurde.

Dem Einwand, die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers und die schalltechnische Beurteilung seien falsch, weil bereits mit Fertigstellung des Planvorhabens im Jahr 2012/2013 die Stellplätze voll ausgelastet sein werden, kann nicht gefolgt werden. Bei der schalltechnischen Beurteilung sind die Beurteilungspegel ohne baulichen Eingriff denjenigen nach dem baulichen Eingriff jeweils zum Prognosezeitpunkt gegenüberzustellen (2.3.4.1.3).

Der Vorhabensträger hat bei der Lärmberechnung auch die Störwirkung von Lastkraftwagen mit Kühlaggregaten berücksichtigt. Gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen erfolgt bei Lkw-Parkplätzen ein pauschaler Zuschlag von 10 dB(A). Insoweit wird auf 2.3.4 verwiesen.

Die geplante Verlegung der Königschaldinger Straße im Bereich der Tank- und Rastanlage beeinflusst den Beurteilungspegel für das Anwesen nicht, weil die zu erwartende Verkehrsbelastung der städtischen Straße im Vergleich zur A 3 sehr gering sein wird. Der Bebauungsplan „SO an der Königschaldinger Straße“ der Stadt Passau sieht zudem vor, dass die Königschaldinger Straße künftig vom Anwesen deutlich abgerückt wird. Die bestehende Straße dient dann nur noch dem Anliegerverkehr.

In die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen gehen auch die Anteile aus der Einfachreflexion der Schallquelle an Stützmauern, Hausfassaden oder anderen Flächen (Spiegelschallquellen) ein.

Die maßnahmebedingte Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe wird grundsätzlich berechnet. Messungen stellen nur Momentaufnahmen dar und sind bei neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrswegen vor Inbetriebnahme auch nicht möglich. Zu beachten ist, dass die Beurteilungspegel auf das Prognosejahr 2025 abzustellen sind. Die in den Planunterlagen berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Die Planfeststellungsbehörde kann aus den genannten Gründen keine Lärmschutzmaßnahmen anordnen. Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt als zuständige Fachbehörde geprüft. Das Landesamt hat die Ergebnisse ebenso wie die schalltechnische Beurteilung bestätigt. Insoweit wird auf 2.3.4 verwiesen.

Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat der Vorhabensträger freiwillige Maßnahmen zur Abschirmung in Aussicht gestellt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter A 3.7 verwiesen.

Das Wohnanwesen wird auch nicht, wie befürchtet, erheblichen Luftschadstoffen ausgesetzt, wie das von der Autobahndirektion Südbayern in Auftrag gegebene Gutachten des Ingenieurbüros für Bauwesen Weimann Baur Consult, Dettelbach, vom 5.7.2010 zeigt. Die Immissionssituation wird vor allem durch die Emissionen des Verkehrs auf der durchgehenden BAB A 3 geprägt. Die Abschätzung der Luftschadstoffe durch den Gutachter mit dem PC-Berechnungsprogramm nach der „MLuS 02, geänderte Fassung 2005“, kommt zu dem Ergebnis, dass die von der A 3 ausgehenden Immissionen - Vorbelastung und Zusatzbelastung - die für den Straßenverkehr relevanten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation nach der 39. BImSchV an den relevanten Immissionsorten nicht überschreiten. Die Grenzwerte der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (39. BImSchV) werden zum Prognosehorizont eingehalten (C 2.3.4.2).

Auch die vorgebrachten Sicherheitsbedenken stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nach Erhebungen der Polizei an bestehenden Tank- und Rastanlagen sind ein Ansteigen der Kriminalität und eine Gefährdung der Sicherheit in angrenzenden Wohnorten nicht zu besorgen. Wegen der vom Vorhabensträger vorgesehenen Einzäunung der Anlage und den geplanten Beleuchtungseinrichtungen im Anlagenbereich sind im Vergleich zur derzeitigen Situation keine Nachteile zu erwarten.

2.4.2.9 **Einwender 7013**

(Schreiben vom 1.7.2010)

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Donautal-West ist in Form der planfestgestellten Lösung notwendig (2.2) und aus den bereits dargelegten Gründen vertretbar (2.3.2). Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass das Planvorhaben bis auf etwa 80 m an das Anwesen heranrückt.

Soweit eine Entschädigung für die Wertminderung des Anwesens wegen befürchteter Lärm- und Schadstoffimmissionen beantragt wird, kann dem nicht entsprochen werden. Da aus diesen Grundstücken keine Grundabtretung erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Entscheidung über Entschädigungsansprüche zuständig. Ein Grundstückseigentümer ist jedoch vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. durch den Bau oder das Näherücken einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als Abwehr- und Schutzansprüche bestehen. Gem. § 41 BImSchG bestehen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen Schutzansprüche unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG.

Vorliegend sind jedoch für das Anwesen die maßgeblichen Grenzwerte des § 41 BImSchG und des übrigen Immissionsschutzrechtes weder beim Lärm noch bei den sonstigen Auswirkungen überschritten.

Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG alleine vermittelt keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben auslöst (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.11.2006, in juris Rn. 144). So werden Wertminderungen allein durch Lagenachteile des Grundstücks von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht erfasst. Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden. Art. 14 GG schützt weder vor einer Minderung der Wirtschaftlichkeit noch bietet er Gewähr dafür, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums ausnutzen zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1999, in juris Rn. 14).

Im Übrigen wurden die befürchteten Wertminderungen nicht substantiiert dargelegt. Der Bau oder das Heranrücken einer Straße bzw. ihrer Bestandteile führen nicht zwangsläufig zu einem Wertverlust der angrenzenden Grundstücke. Ein so massiver Wertverlust, der die Realisierung des Vorhabens in Frage stellen würde, ist jedenfalls weder vorgetragen noch ersichtlich.

Die Verkehrsbelastung der A 3 liegt nach der Verkehrszählung im Jahr 2005 im Bereich AS Passau-Nord/Passau-Mitte bei 27.700 Kfz/Tag. Sie hat sich seit 1990 in etwa verdoppelt, wobei der Schwerverkehrsanteil mit 6.600 Kfz/Tag hoch ist. Entsprechend gestiegen ist der Bedarf der Verkehrsteilnehmer zur Versorgung mit Treibstoff sowie zur Erholung und zur Verpflegung. Die Rastanlage Donautal-West hat mit den derzeit bestehenden nur 15 Lkw- und Busparkplätzen ein erhebliches Defizit an Stellplätzen für den Schwerverkehr und ist deshalb ständig massiv überlastet. Unsachgemäß abgestellte Lkw's auf den Zu- und Abfahrten der Autobahn sowie in den Fahrgassen der Rastanlage führen insbesondere bei Dunkelheit häufig zu verkehrsgefährdenden Situationen.

Um die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrer gewährleisten zu können, muss an Autobahnen ein entsprechendes Parkplatzangebot vorhanden sein. Erhebungen der Autobahndirektion Südbayern vom März 2008 ergaben, dass im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und dem Grenzübergang Suben insgesamt etwa 350 Lkw-Stellplätze fehlten. Trotz der inzwischen erfolgten Wiederinbetriebnahme von zeitweise geschlossenen unbewirtschafteten Parkplätzen und den konkret geplanten Erweiterungsmaßnahmen fehlen für eine optimale Versorgung in diesem Streckenabschnitt der A 3 weiterhin noch über 200 Lkw-Stellplätze. Die vom Vorhabensträger gewählte bestandsorientierte Anlagenerweiterung von 13 auf 66 Lkw-Stellplätze ist deshalb nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde dringend geboten. Durch das Planvorhaben wird die Parkplatzsituation für die Verkehrsteilnehmer spürbar verbessert. Die Kapazität der Rastanlage wird im vertretbaren Umfang durch einen bestandsnahen Ausbau erweitert.

Eine Erweiterung der Rastanlage in südliche Richtung ist aufgrund der vorhandenen Gelände- und Bebauungsverhältnisse und der angrenzenden Bebauung nicht möglich. Der nur sehr eingeschränkt nutzbare Bereich lässt eine sinnvolle Anlagenerweiterung, auch in Kombination mit einer Erweiterung nur bis zur Königshaldinger Straße, nicht zu. Bei einer Anlagenerweiterung ohne Eingriff in die Königshaldinger Straße reicht der Platz für die Schaffung einer zweiten Lkw-Parkreihe nicht aus. Im Vergleich zur Planlösung könnte nur etwa die Hälfte der Lkw-Parkplätze geschaffen werden, das Planungsziel würde damit nicht erreicht. Eine bedarfsgerechte Erweiterung der Tank- und Rastanlage ist nur mit der

planfestgestellten Verlegung der Königschaldinger Straße möglich. Ein geringeres Verschwenken der Königschaldinger Straße würde nicht ausreichen.

Zur Forderung nach Prüfung von Alternativlösungen darf auf die vorherigen Ausführungen Bezug genommen werden. Der Vorhabensträger unternimmt erhebliche Anstrengungen zur Verbesserung der Parkplatzsituation entlang der A 3. Zu nennen sind insbesondere die Reaktivierung zwischendurch wegen baulicher Mängel aufgelassener Parkplätze sowie die Nachrüstung und Erweiterung von bestehenden Parkplätzen mit WC. Diese Parkplätze sind jedoch nicht bewirtschaftet, d. h. die Verkehrsteilnehmer können sich dort nicht versorgen.

Aufgrund des großen Bedarfs an zusätzlichen Parkflächen kann das Problem allein mit dem Bau/Ausbau mehrerer kleiner Parkplätze nicht bewältigt werden. Solche Lösungen wären unwirtschaftlich. Es ist vernünftig, die bestehenden Gebäude und Einrichtungen der Rastanlage Donautal-West unter Beachtung der Immissionsschutzbelange für die angrenzende Bebauung für die Anlagenerweiterung/ Schaffung von Parkmöglichkeit mitzunutzen.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Ein Neubau liegt bei der geplanten Rastanlagenerweiterung nicht vor.

Die Erweiterung der bestehenden Tank- und Rastanlage Donautal-West stellt aber einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der VLärmSchR 97 dar. Es ist deshalb zu prüfen, ob der Beurteilungspegel 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 erhöht wird.

Der Vergleich der Immissionspegel für den Bestand und der Immissionspegel mit Tank- und Rastanlagenerweiterung jeweils im Prognosejahr 2025 zeigt, dass für das Wohnhaus der Einwenderin die Beurteilungspegel für die Westfassade zwar um bis zu 5 dB(A) auf max. 52 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht erhöht werden, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allg. Wohngebiete (59/49 dB(A)) sind aber eingehalten. In den übrigen Fassaden wurde eine max. Pegelsteigerung von 2 dB(A) bzw. auf max. 61/56 dB(A) berechnet. Ein Anspruch auf Verkehrslärmvorsorge besteht daher nicht.

Dem Einwand, die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers und die schalltechnische Beurteilung seien falsch, weil bereits mit Fertigstellung des Planvorhabens im Jahr 2012/2013 die Stellplätze voll ausgelastet sein werden, kann nicht gefolgt werden. Bei der schalltechnischen Beurteilung sind die Beurteilungspegel ohne baulichen Eingriff denjenigen nach dem baulichen Eingriff jeweils zum Prognosezeitpunkt gegenüberzustellen (2.3.4.1.3).

Der Vorhabensträger hat bei der Lärmberechnung auch die Störwirkung von Lastkraftwagen mit Kühlaggregaten berücksichtigt. Gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen erfolgt bei Lkw-Parkplätzen ein pauschaler Zuschlag von 10 dB(A). Insoweit wird auf 2.3.4 verwiesen.

Die geplante Verlegung der Königschaldinger Straße im Bereich der Tank- und Rastanlage beeinflusst den Beurteilungspegel für das Anwesen nicht, weil die zu erwartende Verkehrsbelastung der städtischen Straße im Vergleich zur A 3 sehr gering sein wird. Der Bebauungsplan „SO an der Königschaldinger Straße“ der Stadt Passau sieht zudem vor, dass die Königschaldinger Straße künftig vom Anwesen deutlich abgerückt wird. Die bestehende Straße dient dann nur noch dem Anliegerverkehr.

In die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen gehen auch die Anteile aus der Einfachreflexion der Schallquelle an Stützmauern, Hausfassaden oder anderen Flächen (Spiegelschallquellen) ein.

Die maßnahmebedingte Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe wird grundsätzlich berechnet. Messungen stellen nur Momentaufnahmen dar und sind bei neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrswegen vor Inbetriebnahme auch nicht möglich. Zu beachten ist, dass die Beurteilungspegel auf das Prognosejahr 2025 abzustellen sind. Die in den Planunterlagen berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt als zuständige Fachbehörde geprüft. Das Landesamt hat die Ergebnisse ebenso wie die schalltechnische Beurteilung bestätigt. Insoweit wird auf 2.3.4 verwiesen.

Unabhängig von dieser rechtlichen Situation hat der Vorhabensträger freiwillige Maßnahmen zur Abschirmung in Aussicht gestellt. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter A 3.7 verwiesen.

Das Wohnanwesen wird auch nicht, wie befürchtet, erheblichen Luftschadstoffen ausgesetzt, wie das von der Autobahndirektion Südbayern in Auftrag gegebene Gutachten des Ingenieurbüros für Bauwesen Weimann Baur Consult, Dettelbach, vom 5.7.2010 zeigt. Die Immissionssituation wird vor allem durch die Emissionen des Verkehrs auf der durchgehenden BAB A 3 geprägt. Die Abschätzung der Luftschadstoffe durch den Gutachter mit dem PC-Berechnungsprogramm nach der „MLuS 02, geänderte Fassung 2005“, kommt zu dem Ergebnis, dass die von der A 3 ausgehenden Immissionen - Vorbelastung und Zusatzbelastung - die für den Straßenverkehr relevanten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation nach der 39. BImSchV an den relevanten Immissionsorten nicht überschreiten. Die Grenzwerte der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (39. BImSchV) werden zum Prognosehorizont eingehalten (C 2.3.4.2).

Auch die vorgebrachten Sicherheitsbedenken stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nach Erhebungen der Polizei an bestehenden Tank- und Rastanlagen sind ein Ansteigen der Kriminalität und eine Gefährdung der Sicherheit in angrenzenden Wohnorten nicht zu besorgen. Wegen der vom Vorhabensträger vorgesehenen Einzäunung der Anlage und den geplanten Beleuchtungseinrichtungen im Anlagenbereich sind im Vergleich zur derzeitigen Situation keine Nachteile zu erwarten.

Auch die in der Erörterung geäußerte Befürchtung, dass die Rastanlage nach der Erweiterung Ziel einer Terrorattacke werden könnte, ist weder substantiiert noch kann sie dem Vorhaben entgegen gehalten werden.

Soweit beim Erörterungstermin gefordert wurde, das Abstellen von Lkw's im Einfahrtsbereich zur Rastanlage zu verbieten, ist anzumerken, dass das Parken dort aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erlaubt ist und mit der planfestgestellten Anlagenerweiterung u. a. genau diese Probleme beseitigt werden sollen. Verkehrsrechtliche Regelungen und deren Umsetzung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, sondern obliegen den hierfür zuständigen Behörden.

2.5 Gesamtergebnis

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

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

3. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

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

Der angefochtene Bescheid 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, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Landshut, 8.7.2011
Regierung von Niederbayern

gez.
Monika Weinl
Regierungsvizepräsidentin

Hinweis zur Auslegung des Plans

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