

Aktenzeichen: 4354.32-03-10-1

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**St 2084 Kühbach (B 300) - Scheyern
Umbau der versetzten Einmündungen mit der
Kreisstraße PAF 7 in Gerolsbach
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+103,517**

München, 17.04.2020

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	.....	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	.....	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	.....	Bundesstraße
BAB	.....	Bundesautobahn
BauGB	.....	Baugesetzbuch
BayBodSchG	.....	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	.....	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	.....	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	.....	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	.....	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	.....	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	.....	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	.....	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	.....	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	.....	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	.....	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	.....	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	.....	Bundesgesetzblatt
BGH	.....	Bundesgerichtshof
BImSchG	.....	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	.....	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	.....	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	.....	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BMVI	.....	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	.....	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	.....	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	.....	Bundeswaldgesetz
BWV	.....	Bauwerksverzeichnis
DÖV	.....	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	.....	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKG	.....	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	.....	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	.....	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	.....	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	.....	Fernstraßengesetz
GG	.....	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	.....	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	.....	Immissionsgrenzwert
KG	.....	Bayerisches Kostengesetz
MABl	.....	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NVwZ	.....	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	.....	Oberverwaltungsgericht
PlafeR	.....	Planfeststellungsrichtlinien
RE	.....	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLuS	.....	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung - RLuS 2012
RLS-90	.....	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	.....	Raumordnungsgesetz
St	.....	Staatsstraße
StVO	.....	Straßenverkehrsordnung
TKG	.....	Telekommunikationsgesetz
UPR	.....	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	.....	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	.....	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	.....	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	.....	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	.....	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	.....	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung	4
1. Feststellung des Plans	4
2. Festgestellte Planunterlagen	4
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen.....	5
3.1 Unterrichtungspflichten und Auflagen zu Leitungen.....	5
3.2 Bauablauf, Bauausführung	6
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz.....	6
3.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	9
3.5 Belange des Denkmalschutzes	10
3.6 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH.....	11
3.7 Belange der Bayernwerk Netz GmbH.....	11
3.8 Belange des Umweltschutzes.....	11
4. Straßenrechtliche Verfügungen	12
5. Entscheidungen über Einwendungen	12
6. Kostenentscheidung.....	12
B Sachverhalt	13
1. Beschreibung des Vorhabens.....	13
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	13
C Entscheidungsgründe	14
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	14
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	14
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	15
2. Materiell-rechtliche Würdigung	16
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	16
2.2 Planrechtfertigung	17
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	20
2.4 Private Einwendungen.....	41
2.5 Gesamtergebnis.....	53
2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	54
3. Kostenentscheidung.....	54

Aktenzeichen: 4354.32-03-10-1

**Vollzug des BayStrWG;
St 2084 (Kühbach) B 300 - Scheyern
Umbau der versetzten Einmündungen
mit der Kreisstraße PAF 7 in Gerolsbach
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+103,517
Planfeststellung nach Art. 36 ff. BayStrWG i. V. m. Art. 72 ff. BayVwVfG**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Umbau der versetzten Einmündungen der Staatsstraße 2084 mit der Kreisstraße PAF 7 in der Gemeinde Gerolsbach in eine Kreisverkehrsanlage (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+103,517) wird mit den aus A.3 und A.6 dieses Beschlusses in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtskarte	1 : 25.000
3	Übersichtslageplan	1 : 5.000
5.1	Lageplan Kreisverkehr	1 : 250
5.2	Lageplan Sparten	1 : 250
6.1	Höhenpläne Kreisverkehr; PAF 7; St 2084	1 : 500/50
6.2	Längsschnitt Gerolsbach	1 : 100
9.1	Landschaftspflegerische Maßnahmen - Lageplan Gestaltung	1 : 250
9.2	Landschaftspflegerische Maßnahmen – Maßnahmenblätter	-
9.3	Landschaftspflegerische Maßnahmen - Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	-
10.1	Lageplan Grunderwerb	1 : 250
10.2	Grunderwerbsverzeichnis	-

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
11	Regelungsverzeichnis	-
14	Regelquerschnitte	1 : 50
17	Immissionstechnische Untersuchungen	-
18.1	Wassertechnische Untersuchungen - Textteil Hydraulisches Gutachten	-
18.2	Wassertechnische Untersuchungen - Lageplan Überschwemmungsgebiet HQ ₁₀₀ Ist- /Zwischenzustand; Wasserspiegel-Differenzen	1 : 2.500
18.3	Wassertechnische Untersuchungen - Lageplan Überschwemmungsgebiet HQ ₁₀₀ Ist- /Zwischenzustand; Wasserspiegel-Differenzen	1 : 1.000
19.1	Umweltfachliche Untersuchungen - Textteil Landschaftspflegerischer Begleitplan	-
19.2	Umweltfachliche Untersuchungen - Lageplan Bestand & Eingriff	1 : 250
19.3	Umweltfachliche Untersuchungen - Lageplan Rodung und Schutz von Vegetations- beständen	1 : 250
19.4	Umweltfachliche Untersuchungen - Angaben zum speziellen Artenschutz	-

Die Planunterlagen wurden vom Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm aufgestellt und tragen das Datum vom 15.02.2019.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten und Auflagen zu Leitungen

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Siemensstraße 20, 84030 Landshut, mindestens sechs Monate vorher, 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, um Kabelschäden zu vermeiden.

- 3.1.2 Der Gemeinde Gerolsbach, Hofmarkstraße 1, 85302 Gerolsbach, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen (Straßen, Mischwasserkanal, Bushaltestelle) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.3 Dem Staatlichen Bauamt Ingolstadt, Elbrachtstr. 20, 85049 Ingolstadt.
- 3.1.5 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, zwei Monate vorher, damit ein Vertreter der Dienststelle mit den archäologischen Arbeiten (Ausgrabung, Dokumentation, Bergung) beginnen kann, um Planungssicherheit zu gewährleisten.
- 3.1.6 Der Bayernwerk Netz GmbH, Arnulfstraße 203, 80634 München, drei Monate vorher, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen (Stromleitungen) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.
- 3.2 Bauablauf, Bauausführung
- 3.2.1 Die Verkehrsführung während der Bauausführung ist im Zuge einer Verkehrsbesprechung unter Beteiligung des Landratsamts Pfaffenhofen a. d. Ilm, Untere Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und der betroffenen Kommune festzulegen.
- 3.2.2 Soweit einschlägig, haben die eingesetzten Baumaschinen den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II Rechnung zu tragen.
- 3.2.3 Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.
- 3.2.4 Die Bestimmungen der AVV Baulärm müssen eingehalten werden.
- 3.2.5 Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z. B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen u. ä.) soweit wie möglich zu reduzieren.
- 3.2.6 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm abzustimmen.
- 3.2.1 Soweit erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und -verfahren eingesetzt werden, sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten.
- 3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz
- 3.3.1 Das Roden von Gehölzbeständen darf nur im Winterhalbjahr (vom 1. Oktober bis 28./29. Februar) erfolgen (Schutzmaßnahme S 1). Außerhalb dieser Zeit dürfen Rodungen nur vorgenommen werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung in Abstimmung mit dem Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm, Untere

Naturschutzbehörde sichergestellt ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.

- 3.3.2 Die in den Unterlagen 9.1, 9.2 und 19.1 dargestellten naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Bau-, Gestaltungs- und Pflanzmaßnahmen ist ein gemeinsamer Abnahmetermin mit dem Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm, Untere Naturschutzbehörde, durchzuführen. Nach Zustellung dieses Beschlusses ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. Art. 9 BayNatSchG unter Verwendung des Formblatts ÖFK-Online (www.lfu.bayern.de/natur unter Rubrik „Daten“, Punkt „Ökoflächenkataster-Meldebögen“) zusammen mit dem Lageplan (M=1:5.000) zu übermitteln. Eine Bestätigung der Meldung ist an das Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm, Untere Naturschutzbehörde, zu schicken.
- 3.3.3 Der Flächenbedarf für Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze ist möglichst gering zu halten. Die ökologische Baubegleitung hat darauf zu achten, dass die Baustelleneinrichtungsfläche außerhalb der naturschutzfachlich wertvollen Bereiche eingerichtet wird und diese gegenüber baubedingten Wirkungen ausreichend geschützt sind (z.B. ortsfester Bauzaun). Beeinträchtigte Flächen sind nach dem Abschluss der Bauarbeiten wiederherzustellen.
- 3.3.4 Die erforderlichen landschaftspflegerischen Ausführungsplanungen für die entsprechenden Schutz-, Gestaltungs-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sind rechtzeitig vor Beginn der jeweiligen Maßnahme mit dem Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen. Das Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm, Untere Naturschutzbehörde, ist über die ordnungsgemäße Durchführung nachweislich in Kenntnis zu setzen.
- 3.3.5 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan sowie der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vorgesehenen Maßnahmen (Schutz-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen) sind als Bestandteil der Genehmigung ausnahmslos durchzuführen, sofern in den folgenden Ziffern keine abweichenden oder ergänzenden Vorgaben festgelegt sind.
- 3.3.6 Spätestens 4 Wochen vor Baubeginn ist dem Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm, Untere Naturschutzbehörde, eine Begehung anzubieten, um die konkrete Bauausführung zu erörtern und insbesondere Maßnahmen zur Vermeidung bzw.

Minimierung von Beeinträchtigungen im Detail abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde ist hiervon zu unterrichten.

- 3.3.7 Durch den Vorhabenträger ist eine fachlich qualifizierte, ökologische Baubegleitung einzusetzen, die sicherstellt, dass die Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes (insbes. Vermeidung, Minimierung, Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen) und der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung eingehalten werden. Während der Baumaßnahmen überwacht die ökologische Baubegleitung die Einhaltung der einschlägigen Auflagen vor Ort und steht den ausführenden Personen sowie den beteiligten Behörden für Rückfragen zur Verfügung. Die Vertretung der ökologischen Baubegleitung ist dem Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm, Untere Naturschutzbehörde, mit Name, Erreichbarkeit und fachlicher Qualifikation vor Baubeginn mitzuteilen.
- 3.3.8 Der Beginn der Baustelleneinrichtung, der Baumaßnahme, der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Schutz-, Vermeidungs-, Ausgleichsmaßnahmen sowie CEF-Maßnahme) und deren jeweiliger Abschluss der Umsetzung sind der Genehmigungsbehörde sowie dem Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm, Untere Naturschutzbehörde, mit einem Vor- bzw. Nachlauf von zwei Wochen anzuzeigen.
- 3.3.9 Für Ansaaten und Pflanzungen bei der Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist ausschließlich Pflanzmaterial und Saatgut gesicherter autochthoner Herkunft zu verwenden. Abweichungen hiervon sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zulässig, soweit entsprechendes Material nicht oder nicht ausreichend zur Verfügung steht oder für einzelne Maßnahmen nicht geeignet ist. Bei Baumarten sind die in der Forstvermehrungsgut- Herkunftsgebietsverordnung ausgewiesenen Herkunftsgebiete zu beachten. Die Herkunft des verwendeten Pflanzgutes ist gegenüber dem Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm, Untere Naturschutzbehörde, zu belegen.
- 3.3.10 Bei der Gestaltung (G2) der Mittelfläche des Kreisverkehrs und der Ausbildung der Tropfen sind standortgerechte Blühpflanzenmischungen für Insekten einzuplanen.
- 3.3.11 Es ist darauf zu achten, dass keinerlei Verunreinigungen durch wassergefährdende Stoffe und Flüssigkeiten erfolgen. Stoffeinträge sind durch die Verwendung von biologisch abbaubaren Hydraulikölen für die Baufahrzeuge, den Verzicht auf gewässergefährdende Betriebsstoffe, Schmiermittel etc. und durch eine Betankung der Fahrzeuge außerhalb wassergefährdender Bereiche zu vermeiden.
- 3.3.12 Bei Auswahl sowohl der temporären Baustellenbeleuchtung als auch bei der dauerhaften Straßenbeleuchtung ist auf eine insekten- bzw. fledermausfreundliche Ausführung zu achten (LED- oder Natriumdampf-Hochdrucklampen mit warmweißen

Lichtspektrum unter 3000 K Farbtemperatur, Vermeidung von Streulicht durch geeignete Abschirmungen, nach unten gerichteter Leuchtstrahl, insektendichtes Gehäuse). Das Ufer des Gerolsbaches ist dauerhaft von Beleuchtung auszunehmen, um nachtaktive Tiere in diesem lichtökologisch sensiblen Bereich nicht zu stören. (Jagdhabitat, Wanderungsleitlinie).

- 3.3.13 Die Durchgängigkeit des Gerolsbaches als Wanderungsleitlinie ist während der gesamten Baumaßnahme aufrechtzuerhalten. Dauerhaft sind beidseitig Erdbermen (hochwasserfrei) vorzusehen, um eine kollisionsfreie Querungsmöglichkeit für wandernde Kleintierarten zu schaffen; Planung und Umsetzung gemäß Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen (MAmS).
- 3.3.14 Die Kompensation i. H. v. 8.660 Wertpunkten erfolgt über das Ökokonto des Landkreises. Die Wertpunkte sind einer konkreten Fläche zuzuordnen. Eine Karte mit Darstellung der Gesamtfläche des aktuell noch bestehenden Ökokontos und der abzubuchenden Fläche für das Vorhaben Kreisverkehr Gerolsbach ist dem Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm, Untere Naturschutzbehörde, offenzulegen.
- 3.3.15 Spätestens mit Beginn der Maßnahmenherstellung sind dem Bayerischen Landesamt für Umwelt gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 BayNatSchG die für die Erfassung und Kontrolle der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme A 1 und CEF-Maßnahme CEF 1 erforderlichen Angaben vollständig und in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster des Bayerischen Landesamts für Umwelt zu übermitteln.
- 3.3.16 Zur Erreichung und zur Aufrechterhaltung des Entwicklungsziels ist die Kompensationsfläche A 1 dauerhaft zu unterhalten.
- 3.3.17 Anfallendes Abbruch-, Aushub- und Baumaterial ist außerhalb von Kronentraufbereichen zu erhaltender Gehölze (möglichst auf bereits versiegelter Fläche) zwischenzulagern. Belastetes Material ist vom Oberboden getrennt zu lagern und anschließend entsprechend zu entsorgen.
- 3.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)
 - 3.4.1 Der Brückenbau ist hydraulisch günstig zu gestalten. Das bedeutet, die Unterseite des Überbaus ist glatt und mit einer geschlossenen Fläche auszuführen.
 - 3.4.2 Bei Hochwasserereignissen am Gerolsbach ist durch die Gemeinde Gerolsbach ein Bagger mit Hydraulikgreifer an der Brücke vorzuhalten. Falls es im Hochwasserfall zu Verklausungen kommen sollte, sind diese mittels Bagger schnellstmöglich zu entfernen.
 - 3.4.3 Die Gewässerunterhaltung zwischen der Brücke St. - Andreas - Straße und der Brücke Hofmarktstraße ist den hydraulischen Erfordernissen angepasst auszuführen und bis zur Umsetzung der Hochwasserschutzmaßnahmen durchzuführen. Das

bedeutet, die Gewässerböschungen sind halbjährlich, im Frühjahr und Spätsommer zu mähen. Die Gewässersohle ist dauerhaft von Abflusshindernissen freizuhalten. Sollten sich Anlandungen bilden, sind diese zeitnah zu beseitigen.

3.4.4 Die Unterkante des Brückenüberbaus ist auf ein Höhenniveau von mind. 459,05 m über Normalnull oder höher zu legen.

3.4.5 Es ist ein Rückhaltevolumen von insgesamt 205 m³ auszugleichen. Der Ausgleich hat vor Baubeginn zu erfolgen. Dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt ist ein Nachweis über den erfolgten Ausgleich in Form einer Geländevermessung im Ist- und im ausgeführten Zustand mit einer Volumenbilanzierung vorzulegen.

3.4.6 Vor Baubeginn ist dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt eine detaillierte Planung zur geplanten Gewässerumlegung zur Abstimmung vorzulegen. Gegebenenfalls kann auch ein weiterer hydraulischer Nachweis erforderlich sein.

3.4.7 Vor Baubeginn ist dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt eine detaillierte Planung, ggf. mit hydraulischer Berechnung, über die beabsichtigte Einengung des Gewässers vorzulegen.

3.5 Belange des Denkmalschutzes

3.5.1 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Bayerisches Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 BayDSchG).

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

3.5.3 Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf (2 Monate Zeit für die Prospektion und Ausgrabungen) in seinen Bauablauf ein.

3.5.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung

und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

- 3.5.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen. Die Untere Denkmalschutzbehörde des Landkreises Pfaffenhofen a. d. Ilm erhält einen Abdruck dieses Schreibens mit der Bitte um Kenntnisnahme und um Weiterleitung an die zuständige Kreisheimatpflege.
- 3.6 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH
 - 3.6.1 Der Vorhabenträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH nicht beeinträchtigt werden.
 - 3.6.2 Der Vorhabenträger hat bei allen Grabungen am oder im Erdreich die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom Technik GmbH unbedingt zu beachten.
- 3.7 Belange der Bayernwerk Netz GmbH
 - 3.7.1 Der Vorhabenträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Versorgungsanlagen der Bayernwerk Netz GmbH während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.
 - 3.7.2 Die Gehwege und die Straßen sind so herzustellen, dass Erdkabel in der endgültigen Trasse verlegt werden können.
 - 3.7.3 Der Schutzzonenbereich für Kabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DIN 18 920 (Baumschutz) je 2,5 m.
 - 3.7.4 Der Vorhabenträger hat bei allen Arbeiten das „Merkblatt zum Schutz der Verteilungsanlagen“ der Bayernwerk Netz GmbH unbedingt zu beachten.
- 3.8 Belange des Umweltschutzes

3.8.1 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes - einschließlich der begleitenden Regelwerke - sind zu beachten.

3.8.2 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm abzustimmen. Die ordnungsgemäße Entsorgung ist sicherzustellen.

4. **Straßenrechtliche Verfügungen**

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis und dem entsprechenden Lageplan (Unterlagen 11 und 5). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

5. **Entscheidungen über Einwendungen**

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

Wegen der einzelnen Gründe der Zurückweisung von Einwendungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.2 der Entscheidungsgründe verwiesen.

6. **Kostenentscheidung**

Der Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Auslagen werden ebenfalls nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das Bauvorhaben liegt im Zuge der Staatsstraße (St) 2084 Gaimersheim - Kösching in der Gemeinde Gerolsbach im Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm. Sie umfasst den Umbau des innerörtlichen Knotenpunktes der Staatsstraße 2084 mit der Kreisstraße PAF 7 in eine Kreisverkehrsanlage.

In den bestehenden Straßenverlauf der St 2084 wird auf einer Länge von rd. 90 m eingegriffen. Die Kreisstraße PAF 7 ist auf einer Gesamtlänge von rd. 120 m betroffen. Der südliche Kreisstraßenabschnitt wird auf einer Länge von rd. 100 m neu trassiert. Die Kreisverkehrsanlage erhält einen Außendurchmesser von 30 m. Die Fahrbahnbreite des asphaltierten Kreisrings beträgt 8,0 m. In den nordöstlichen Fahrbahnteiler wird eine barrierefreie Querungshilfe für Fußgänger integriert. Die vorhandenen Gehwege werden den neuen Verhältnissen angepasst. Der kombinierte Geh- und Radweg auf der Ostseite der Schrobenhausener Straße endet an der Grundstückszufahrt nördlich der Kreisverkehrsanlage. Im Zuge der Verlegung der südöstlichen Kreisstraße (St.-Andreas-Str.) wird ein Brückenneubau über den Gerolsbach notwendig.

Zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft sind naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen in einem Umfang von 0,12 ha vorgesehen.

Das Bauvorhaben wird in den Unterlagen 1, 5, 11 und 14 detailliert beschrieben und planerisch dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 18.02.2019 beantragte der Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm für den Umbau der Kreuzung der St 2084 mit der Kreisstraße PAF 7 in eine Kreisverkehrsanlage das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 06.03.2019 bis 05.04.2019 bei der Gemeinde Gerolsbach und in der Zeit vom 28.02.2019 bis 27.03.2019 beim Markt Hohenwart nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Gerolsbach bis zum 23.04.2019 und beim Markt Hohenwart bis 10.04.2019 bzw. jeweils bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und, dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf der genannten Einwendungsfrist ausgeschlossen sind. Zusätzlich konnten die Unterlagen über die

Homepage der Regierung von Oberbayern im Internet eingesehen werden, worauf ebenfalls in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen wurde.

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

- Gemeinde Gerolsbach
- Markt Hohenwart
- Landratsamt Pfaffenhofen a. d. Ilm
- Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Pfaffenhofen a.d.Ilm
- Bayernwerk Netz GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH

sowie den Sachgebieten 31.1 (Straßen- und Brückenbau), 50 (Technischer Umweltschutz) und 51 (Naturschutz) der Regierung von Oberbayern.

Den anerkannten Umweltvereinigungen wurde über die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen ebenfalls Gelegenheit gegeben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabenträger anschließend. Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 21.11.2019 in der Gemeinde Gerolsbach erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Träger der Straßenbaulast für Staatsstraßen ist zwar gemäß Art. 41 Satz 1 Nr. 1 BayStrWG grundsätzlich der Freistaat Bayern. Art. 41 BayStrWG gilt jedoch gemäß Art 44. Abs. 1 BayStrWG dann nicht, soweit die Straßenbaulast aufgrund öffentlich-rechtlicher Verpflichtungen anderen Trägern übertragen wird. Dem Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm ist aufgrund der Vereinbarung vom 14. Januar 2019 mit dem Freistaat Bayern, Straßenbauverwaltung und der Gemeinde Gerolsbach, die Straßenbaulast für die St 2084 wegen des besonderen Interesses an einer zügigen Umsetzung der Baumaßnahme wirksam nach Art. 44 Abs. 1 Alt. 2 BayStrWG mit Vereinbarung vom 14.01.2019 übertragen worden. Die Planung wurde mit dem Staatlichen Bauamt Ingolstadt abgestimmt.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen sind wasserrechtliche Erlaubnisse oder Bewilligungen nach § 8 WHG. Aufgrund von 19 Abs. 1 WHG könnte die Regierung jedoch auch über eine derartige Erteilung in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sieht für den Bau einer Staatsstraße keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vor, sondern nur für Bundesfernstraßen. Auch die UVP-RL der Europäischen Union in der Fassung vom 13.12.2011 verlangt obligatorisch eine UVP nur für Autobahnen, Schnellstraßen und vier- oder mehrspurige Straßen (Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Anhang I, Nr. 7b und c). Um eine derartige Straße handelt es sich bei dem vorgesehenen Bauvorhaben nicht. Für andere Straßen fordert die UVP-RL (Art. 4 Abs. 2 i.V.m. Anhang II, Nr. 10e) eine Auswahl der Mitgliedstaaten gemäß Art. 4 Abs. 3 i.V.m. Anhang III. Schwellenwerte bzw. Kriterien ergeben sich aus Art. 37 BayStrWG. Bei Staats-, Kreis-, Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn

- I. vier- oder mehrstreifige Straßen gebaut oder bestehende Straßen zu vier- oder mehrstreifigen Straßen ausgebaut oder verlegt werden, soweit der neu gebaute, ausgebaut oder verlegte Straßenabschnitt
 - a) eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist oder
 - b) eine durchgehende Länge von mindestens 5 km aufweist und auf einer Länge von mehr als 5 v.H. Biotop (Art. 13d Bayerisches Naturschutzgesetz - BayNatSchG -) mit einer Fläche von mehr als 1 ha, gemäß der Richtlinie 92/43/EWG oder der Richtlinie 79/409/EWG ausgewiesene Schutzgebiete, Nationalparke (Art. 8 BayNatSchG) oder Naturschutzgebiete (Art. 7 BayNatSchG) durchschneidet oder
- II. ein-, zwei- oder dreistreifige Straßen gebaut werden, soweit der neu gebaute Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist und auf einer Länge von mehr als 5 v.H. Gebiete oder Biotop nach Nr. I. Buchst. b) durchschneidet oder
- III. soweit nicht bereits von Nr. I. erfasst, wenn Straßen durch Anbau mindestens eines weiteren Fahrstreifens auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km geändert werden und der zu ändernde Straßenabschnitt auf einer Länge von mehr als 5 v.H. Gebiete oder Biotop nach Nr. I. Buchst. b) durchschneidet.

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, denn die darin genannten Schwellenwerte werden bei dem Umbauvorhaben an der St 2084/PAF 7 bei Weitem nicht erreicht.

Das Vorhaben fällt auch nicht unter die UVP-pflichtigen Vorhaben nach der Anlage 1 des UVPG.

Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt (vgl. Unterlage 19.1, Ziff. 2.2, S. 4 ff.) und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

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

2.2 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für das Bauvorhaben ist dem Fachplanungsgesetz - dem BayStrWG - zu entnehmen. Sie ist danach gegeben, wenn die Maßnahme gemessen an den Zielen der Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 und Art. 9 Abs. 1 BayStrWG vernünftigerweise geboten ist.

Nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG bilden die Staatsstraßen zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz, das dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt ist.

Kreisstraßen sind nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG Straßen, die dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Gemeinden oder dem erforderlichen Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz dienen oder zu dienen bestimmt sind; Sie sollen mindestens an einem Ende an eine Bundesfernstraße, Staatsstraße oder andere Kreisstraße anschließen.

Nach Art. 9 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG sind diese Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Bei der Planrechtfertigung des Bauvorhabens muss allerdings nicht darauf abgestellt werden, dass das Bauvorhaben zum Erreichen der Ziele des Fachplanungsgesetzes unausweichlich ist. Es reicht vielmehr aus, dass das Bauvorhaben - gemessen an den Zielen des BayStrWG - erforderlich, d. h. vernünftigerweise geboten ist.

Das Bauvorhaben ist danach erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr an der Kreuzung der St 2084 mit der Kreisstraße PAF 7 leistungsfähig und verkehrssicher bewältigen zu können (vgl. Unterlage 1).

Die für das Bauvorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben ("Nullvariante") wäre nicht vertretbar. Das ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

2.2.1 Planungsziele

Mit dem Umbau der Kreuzung der St 2084 mit der Kreisstraße PAF 7 in der Gemeinde Gerolsbach in eine Kreisverkehrsanlage werden die Planungsziele einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit im Bereich der Kreuzung der beiden Straßen verfolgt.

2.2.2 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Die St 2084 verläuft in West-Ost-Richtung durch die Gemeinde Gerolsbach. Am Verkehrsknotenpunkt mit der Kreisstraße PAF 7, die in Nord-Süd-Richtung durch Gerolsbach verläuft, ist die St 2084 vorfahrtsberechtigt.

Gemäß den RAS 06 werden die St 2084 in die Straßenkategorien HS III (angebaute Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion) und die Kreisstraße PAF 7 in die Straßenkategorien HS IV (angebaute Hauptverkehrsstraße mit nähräumiger Verbindungsfunktion) eingestuft.

Der Kreuzungsbereich in der Gemeinde Gerolsbach stellt eine wichtige überregionale Verbindung zum einen zwischen Aichach/Augsburg und Pfaffenhofen und zum anderen zwischen Schrobenhausen und Petershausen dar.

Die St 2084 lässt im Kreuzungsbereich eine ausgeprägt kurvige Linienführung erkennen. Die sich daraus ergebenden Sichtverhältnisse sind unzureichend. Gemäß den RAS 06 sind bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h Sichtfelder mit einer Schenkellänge von 70 m auf die bevorrechtigte Straße von Sichthindernissen freizuhalten. In den betroffenen Bereichen sind sichtbehindernder Bewuchs und Parkplätze vorhanden. Teils verlaufen die Sichtfelder auf Privatgrund. Ein Freihalten der Sichtfelder mit einer Schenkellänge von 70 m wie in den RAS 06 gefordert, kann folglich nicht gewährleistet werden. Die im Kreuzungsbereich an der Ecke St 2084 / St.-Andreas-Straße befindliche Bushaltestelle stellt eine zusätzliche Sichtbehinderung für Fahrzeuge dar, die von der St.-Andreas-Straße kommend auf die St 2084 einbiegen. Linksabbiegestreifen in der übergeordneten Staatsstraße sind aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse (bestehende Randbebauung) nicht vorhanden. Auf die Unterlage 1, Abb. 2-1 und 2-2, S. 7, wird verwiesen. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung ist angesichts der fehlenden Linksabbiegestreifen eingeschränkt, da sich Wartezeiten ergeben können.

Zudem ist die enge Radienfolge auf der St 2084 im Kreuzungsbereich im Begegnungsfall größerer Fahrzeuge nachteilig, da diese die Gegenfahrbahn überstreichen. Kleine Ausrundungsradien in den einmündenden Straßen führen zu einer Nutzung der Gegenfahrbahn beim Einbiegen bzw. Abbiegen größerer Fahrzeuge. Der Linksversatz durch die versetzten Einmündungen erschwert das Kreuzen der Staatsstraße. Kreuzende Fahrzeuge müssen erst links einbiegen um dann wieder rechts abzubiegen.

Das Zentrum der Gemeinde Gerolsbach erstreckt sich vom Kreuzungsbereich bis über die St.-Andreas-Straße, wo es u.a. Geschäfte des täglichen Bedarfs gibt. Diese werden von den Bewohnern entlang der Schrobenhausener Straße sowie den dahinter liegenden Erschließungsstraßen über die Kreuzung St 2084 / PAF 7 erreicht.

Die Kreuzung bietet jedoch keine ausreichend gesicherte Querungsmöglichkeit für Fußgänger. Im Kreuzungsbereich sind mehrere Zufahrten zu privaten Grundstücken vorhanden, die das Sicherheitsniveau im ohnehin schon unübersichtlichen Kreuzungsbereich weiter senken.

Daher ist für die Bewältigung des Verkehrs ein Umbau der unübersichtlichen, versetzten Einmündung der Kreisstraße PAF 7 in die St 2084 in der Gemeinde Gerolsbach in eine Kreisverkehrsanlage erforderlich. Die Ergebnisse der SVZ 2010 haben für die St 2084, Zählstelle 74349512, einen DTV von 2483 Kfz/24h ergeben. Dieser Wert liegt um 290 Kfz/24h unter dem Wert von 2010. Da die Grundlage „Straßenverkehrszählung 2015“ Verkehrsmengen Atlas Bayern eine geringere durchschnittliche, tägliche Verkehrsstärke angibt und zudem nicht mehr alle vorliegend relevanten Straßen in ihr enthalten sind, wird die „Straßenverkehrszählung 2010“ als Grundlage herangezogen.

2.2.3 Künftige Verkehrsverhältnisse

Die Planung sieht den Umbau der Kreuzung der St 2084 mit der PAF 7 in eine Kreisverkehrsanlage vor und erhält somit folgende Anbindungen:

- Anbindung Süd-West (Aichacher Str.): Staatsstraße nach Singenbach
- Anbindung Nord-West (Schrobenhausener Str.): Kreisstraße nach Aresing
- Anbindung Nord-Ost (Pfaffenhofener Str.): Staatsstraße nach Euernbach
- Anbindung Süd-Ost (St.-Andreas-Str.): Kreisstraße nach Jetzendorf

Der hier planfestgestellte Umbau der Kreuzung der St 2084 mit der Kreisstraße PAF 7 in eine Kreisverkehrsanlage stellt die zukünftige Leistungsfähigkeit an den umliegenden Verkehrsknotenpunkten sicher. Die im Bestand unzureichenden Sichtverhältnisse werden durch eine freie Sicht aus den Knotenpunktarmen auf die (bevorrechtigte) Fahrbahn des Kreisverkehrsplatzes ersetzt. Die sichteinschränkende Bushaltestelle wird aus dem Kreuzungsbereich heraus verschoben. Kreisverkehrsanlagen gewährleisten durch die Bevorrechtigung der Fahrzeuge auf der Fahrbahn des Kreisverkehrs und die einheitliche Wartepflicht in allen Zufahrten einen leistungsfähigen und flüssigen Verkehrsablauf. Die Fahrbahn der Kreisverkehrsanlage wird im Einrichtungsverkehr gegen den Uhrzeigersinn befahren. Eine Mitbenutzung der Gegenfahrbahn durch größere Fahrzeuge ist daher ausgeschlossen. Die Befahrbarkeit der Zu- und Abfahrten der Kreisverkehrsanlage wird mittels Schlepplinien nachgewiesen. Durch die Aufhebung des Versatzes in den Armen der PAF 7 wird das Kreuzen der St 2084 vereinfacht. Der Fahrbahnteiler des

östlichen Knotenpunktarms auf der Staatsstraße fungiert zugleich als barrierefreie Querungshilfe für Fußgänger. Im Bestand ist keine ausreichend gesicherte Quermöglichkeit vorhanden. Die im Bestand im Kreuzungsbereich verorteten Zufahrten befinden sich nach Umsetzung der Maßnahme in den Knotenpunktarmen der Kreisverkehrsanlage und damit außerhalb des zentralen Kreuzungsbereichs. Die Kreisverkehrsanlage senkt zudem in allen Knotenpunktarmen das Geschwindigkeitsniveau. Der planfestgestellte Umbau der Kreuzung der St 2084 und der Kreisstraße PAF 7 in eine Kreisverkehrsanlage ist daher geeignet und erforderlich, um die Planungsziele zu erreichen. Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange näher eingegangen.

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Im Landesentwicklungsprogramm vom 22.08.2013 ist unter 4.1.1 als Ziel festgehalten, dass die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen ist. Der Ausbau hat so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. Unter 4.2 sind als Grundsätze für die Straßeninfrastruktur festgelegt, dass das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden soll und bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen soll. Der höhenfreie Umbau der Kreuzung der St 2084 mit der Kreisstraße PAF 7 entspricht den genannten Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und der Landesplanung. Der Umbau der Kreuzung nimmt so wenige Umweltgüter wie möglich neu in Anspruch. Ausbauvarianten, mit denen weniger Fläche in Anspruch genommen würde, sind nicht vorzugswürdig (siehe hierzu die folgenden Ausführungen unter C.2.3.2 dieses Beschlusses)

2.3.2 Planungsvarianten

Es ergibt sich die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (BVerwG, Urteil vom 24.04.2009, Az. 9 B 10/09). Es sind dabei alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen (BVerwG, Urteil vom 21.01.2016, Az. 4 A 5.14). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z. B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das

Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26.06.1992, Az. 4 B 1/92).

Die Planfeststellungsbehörde ist aber nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr können Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG, Urteil vom 16.08.1995, Az. 4 B 92/95). Das trifft auf folgende Lösungsmöglichkeiten zu:

Die Nullvariante wurde frühzeitig ausgeschieden. Diese Variante scheidet aus, da die vernünftigerweise gebotenen Planungsziele nicht erreicht und der gegenwärtige unzureichende Zustand beibehalten würde. Zudem prägen Risse und Flickstellen die St 2084 im Kreuzungsbereich. Im Fall der Nullvariante wäre kurzfristig zumindest mit Kosten für eine bestandsnahe Erneuerung der Staatsstraße zu rechnen. Der Verkehr liefe weiterhin deutlich unterhalb des gewünschten Sicherheitsniveaus.

Der Bau einer Lichtsignalanlage im Bestand konnte ebenfalls frühzeitig ausgeschieden werden. Die Gründe hierfür sind der nach wie vor unübersichtliche Verkehrsknotenpunkt und die zu erwartenden Unterhaltskosten. Bedingt durch den weitläufigen Kreuzungsbereich würden sich lange Zwischenzeiten ergeben. Gemeint ist die Zeit, die an Ampel gesteuerten Kreuzungen zwischen dem Ende der Grünlichtphase eines räumenden Verkehrsstroms und dem Beginn der Grünlichtphase eines einfahrenden Verkehrsstroms verstreichen muss. Die Zwischenzeit stellt sicher, dass der räumende Verkehr nicht in Konflikt mit dem einfahrenden Verkehr gerät.

Die enge Radienfolge auf der Staatsstraße bliebe unverändert. Aus Leistungsfähigkeitsgründen sind bei Einsatz einer Lichtsignalanlage zudem Linksabbiegestreifen erforderlich. Diese könnten aufgrund der beengten Platzverhältnisse zwischen der Randbebauung nicht angeordnet werden. Im Kreuzungsbereich befinden sich zudem mehrere Grundstückszufahrten und eine Bushaltestelle. Folglich könnte ein Großteil der im Bestand vorhandenen Problematiken allein durch den Einsatz einer Lichtsignalanlage nicht gelöst werden.

2.3.2.1 Beschreibungen der Planungsvarianten

Es wurden die beiden Varianten Kreisverkehrsanlage (Variante 1 - Planfeststellungsvariante) und der Umbau in eine kompaktere Kreuzung unter Zusammenführung der versetzten Anbindungen (Variante 2) noch näher untersucht.

Variante 1 (Planfeststellungsvariante): Kreisverkehrsanlage

Die Kreisverkehrsanlage erstreckt sich in der St 2084 (Aichacher Straße und Pfaffenhofener Straße) auf einer Länge von rd. 90 m und in der PAF 7 (Schrobenhausener Straße und St.-Andreas-Straße) auf einer Länge von rd. 120 m. Die Kreisverkehrsanlage erhält einen Außendurchmesser von 30 m und eine asphaltierte Fahrbahnbreite von 8 m. Die Lage des Kreisverkehrs wurde so gewählt, dass alle vier Anbindungen ohne Verschwenkungen senkrecht zum Kreismittelpunkt zeigen. Die Zufahrten in den Kreisverkehr werden im Regelfall mit einer Breite von 4,5 m und die Ausfahrten mit 5 m vorgesehen. Auf Grund der Schleppkurven wird die Zufahrt von der Aichacher Straße mit 4,9 m und die Zufahrt von der Schrobenhausener Straße mit 5 m ausgeführt. Die Ausfahrt in die Pfaffenhofener Straße wird mit einer Breite von 5,25 m berücksichtigt. Um alle Anbindungen rechtwinklig in den Kreisverkehr zu führen, müssen die nordwestliche und südöstliche Kreisstraße von der derzeitigen Lage verschoben werden. Dadurch ist der Neubau des Brückenbauwerks über den Gerolsbach notwendig.

Variante 2: Kompakter Knotenpunktbereich

Für den Umbau der Kreuzung in einen kompakteren Knotenpunktbereich würde auf der St 2084 auf einer Länge von rd. 80 m und auf der PAF 7 auf einer Länge von rd. 110 m eingegriffen. Die enge Radienfolge im bestehenden Kreuzungsbereich auf der Staatsstraße würde mit zwei s-förmig gestoßenen 65 m Radien entschärft. Zusätzlich würde die Fahrbahn in diesem Bereich auf rd. 7 m aufgeweitet. Die Schaffung eines kompakteren und übersichtlicheren Knotenpunktbereichs würde die Anordnung der Knotenpunktzufahrten einander gegenüber erfordern. Daher müsste die St.-Andreas-Straße analog der Variante 1 verschoben werden, was ebenfalls den Neubau des Brückenbauwerks über den Gerolsbach zur Folge hätte. Die Fahrbahnbreite auf der St.-Andreas-Straße betrüge 6,5 m. Die dreiteiligen Korbbögen im Einmündungsbereich zur St.-Andreas-Straße würden nach Schleppkurven bemessen. Im Einmündungsbereich zur Schrobenhausener Straße würde der westliche Fahrbahnrand aus Platzgründen beibehalten, der östliche an die geänderte Lage der Staatsstraße angepasst. Auf der Einbiegebeziehung Schrobenhausener Straße - Aichacher Straße müsste von Sattelzügen daher nach wie vor die Gegenfahrbahn mitbenutzt werden. Auf Grund der sich ergebenden Anfahrtsichtweiten von teils weniger als 70 m und der Mitbenutzung der Gegenfahrbahn durch Sattelzüge wäre eine Lichtsignalanlage erforderlich. Aus Leistungsfähigkeitsgründen wäre beim Einsatz einer Lichtsignalanlage die Anordnung von Linksabbiegestreifen erforderlich. Deren Anordnung wäre zumindest in der Schrobenhausener Straße und der Aichacher Straße wegen der engen Randbebauung nicht möglich.

2.3.2.2 Vergleich der Planungsvarianten

2.3.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Die Variante 1 verbessert die Erkennbarkeit und Übersichtlichkeit der Kreuzung durch die bauliche Ausführung der Mittelinsel und die gegenüberliegenden Kreisverkehrszufahrten. Die Anfahrtsicht aus den Zufahrten auf die Kreisfahrbahn ist uneingeschränkt vorhanden. Die Zufahrten zu privaten Grundstücken liegen nach Umsetzung dieser Variante nicht mehr im zentralen Kreuzungsbereich. Auch die Lage der Bushaltestelle wird aus dem zentralen Kreuzungsbereich herausgeführt, was eine Verbesserung der Bestandssituation darstellt. Fußgängern wird mit dem Fahrbahnteiler in der östlichen Kreisverkehrszufahrt eine sichere Querungsmöglichkeit über die Staatsstraße angeboten. Die im Bestand auftretende Problematik der Mitbenutzung der Gegenfahrbahn beim Ein- und Abbiegen größerer Fahrzeuge ist im Kreisverkehr konstruktionsbedingt nicht vorhanden. Die Befahrbarkeit des Kreisverkehrs ist ohne Einschränkungen möglich. Das Geschwindigkeitsniveau wird durch die Kreisverkehrsanlage in allen vier Ästen gesenkt.

Die Variante 2 fasst die beiden Anbindungen an die Staatsstraße zu einem kompakteren Kreuzungsbereich zusammen, was die Übersichtlichkeit des Knotenpunkts steigert. Die Befahrbarkeit der Staatsstraße wird durch die großzügigere Radienfolge verbessert. Die angesprochenen unzureichenden Anfahrtsichtweiten können durch die angepasste Lage der Knotenpunktarme jedoch nicht korrigiert werden. Von der St.-Andreas-Straße kommend ist eine Verschlechterung der Anfahrtsicht in Richtung Aichacher Straße feststellbar. Nach wie vor müssen größere Fahrzeuge, die von der Schrobenhausener Straße auf die Staatsstraße einbiegen, die Gegenfahrbahn mitbenutzen. Aus diesen Gründen ist der Einsatz einer Lichtsignalanlage erforderlich. Auf die Übersicht in Unterlage 1, Abb. 3-2, S. 11, wird verwiesen. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse können jedoch nicht in allen Einmündungen Linksabbiegestreifen errichtet werden. Die Lichtsignalanlage ermöglicht eine sichere Querung der Staats- und Kreisstraße für Fußgänger. Die Lage der Haltelinien vor den Lichtsignalanlagen wird durch die ermittelten Schleppkurven maßgebend bestimmt. Im so entstehenden Kreuzungsbereich befinden sich Grundstückszufahrten. Zum Teil liegen diese auch im Aufstellbereich vor den Lichtsignalanlagen. Dies stellt im Vergleich zur Bestandssituation keine Verbesserung dar. Die zu erwartenden Zwischenzeiten fallen trotz der kompakteren Anordnung der Knotenpunktarme hoch aus, was durch die Lage der Haltelinien begründet ist.

2.3.2.2.2 Wirtschaftlichkeit, Kosten

Die Baukosten der Variante 1 werden auf 1.327.000,00 € geschätzt. Da hier keine Lichtsignalanlage benötigt wird, fallen aber keine Kosten für den technischen Teil einer Ampelanlage sowie den ampelspezifischen Tiefbau an. Laufende Unterhaltskosten sind jedoch aus dem Unterhalt und der Pflege der Kreisinsel und der Fahrbahnteiler zu erwarten. Aus Erfahrungswerten werden diese auf rund 1.000 € pro Jahr geschätzt.

Bei der Variante 2 werden die Baukosten für eine Lichtsignalanlage eines vierarmigen Knotenpunktes aus Erfahrungswerten auf rund 100.000 € geschätzt. Darin sind der technische Teil sowie der ampelspezifische Tiefbau enthalten. Die Unterhaltskosten einer Lichtsignalanlage setzen sich aus Wartung, Reparatur und Strom zusammen. Sie werden auf rund 5.000 € pro Jahr geschätzt.

2.3.2.2.3 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

In der Gesamtbewertung ist die vom Vorhabenträger gewählte Variante 1 mit Umbau in eine Kreisverkehrsanlage Variante 2 mit Umbau in eine kompaktere Kreuzung aufgrund folgender Erwägungen nachvollziehbar und sachgerecht:

Die Variante 1 ermöglicht eine umfassende Verbesserung der mangelhaften Bestandssituation. Wesentliche Kriterien für den Vorzug von Variante 1 gegenüber Variante 2 sind die höhere Verkehrssicherheit, die bessere Erkennbarkeit/Lesbarkeit der Kreuzung, die freie Anfahrtsicht auf die Kreisfahrbahn, das Fehlen von Grundstückszufahrten im Kreuzungsbereich und ein flüssiger Verkehrsablauf.

Die Nachteile einer Lichtsignalanlage entfallen ebenfalls mit Variante 1. Fußgängern wird ein sicheres Queren der Staatsstraße über den Fahrbahnteiler der Kreiszufahrt ermöglicht. Die Verkehrssicherheit wird mit Variante 1 für alle Verkehrsteilnehmer sinnvoll verbessert.

Die Vorteile der Variante 1 überwiegen daher deren weit höhere Baukosten. Beim Bau einer Kreisverkehrsanlage entfallen daneben die Baukosten einer Ampelanlage. Die Unterhaltskosten sind mit rund 1.000 € pro Jahr deutlich niedriger als die der Variante 2, da nur die Pflege der Inseln anfällt.

Ein wesentliches Ausschlusskriterium gegen Variante 2 ist die Notwendigkeit einer Lichtsignalanlage trotz der bereits umfassenden baulichen Eingriffe in den Straßenraum. Die Anordnung von Linksabbiegestreifen ist aufgrund beengter Platzverhältnisse nicht in allen Einmündungen möglich. Die im Bestand vorhandenen Problematiken können zudem nur unzureichend angegangen werden. Im Kreuzungsbereich gelegene Grundstückszufahrten stellen nach wie vor ein Sicherheitsproblem dar. Durch die langen Räumzeiten ist der Verkehrsablauf

vergleichsweise zäh. Die aufgezeigten Nachteile der Variante 2 rechtfertigen nicht die umfassenden baulichen Eingriffe.

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 orientiert sich hierbei an verschiedenen „Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS“. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

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

Für die Linienführung im Lage- und Höhenplan waren folgende Zwangspunkte maßgeblich:

- Bestehendes Straßennetz
- Bestehende Bebauung

Die PAF 7 wird auf einer Länge von rd. 60 m neu trassiert. Sie erhält eine asphaltierte Regelbreite von 6,5 m. Die Staatsstraße weist eine Breite von rd. 6,5 m auf, an die nach dem Umbau des Knotenpunktes wieder angeschlossen wird. Das Längsgefälle der Staatsstraße liegt im Umbaubereich zwischen 0,5 und 1,1 %, in der Kreisstraße zwischen 0,8 und 4,9 %.

Der Kreisverkehr erhält eine asphaltierte Fahrbahnbreite von 8 m einschließlich der Markierung und eine Bankettbreite von 1,5 m bzw. einen Bordstein mit Abgrenzung zu den Nebenflächen. Lediglich der südwestliche Quadrant der Kreisverkehrsanlage wird mit einem Bankett ausgebildet, alle anderen Anbindungen erhalten einen Hochbord zur Abgrenzung. Die asphaltierte Fahrstreifenbreite der Zufahrt beträgt im Regelfall 4,5 m und die Ausfahrten werden mit einer Breite von 5 m einschließlich der notwendigen Markierung hergestellt.

Die für die einzelnen Straßen maßgeblichen Kategorien, die Trassierungselemente und die Aufteilung der Straßenquerschnitte sind in der Unterlage 1 erläutert und in den Lageplänen (Unterlage 5) sowie in den Querschnitten (Unterlage 14) planerisch dargestellt.

2.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass beim Ausbau keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Gestaltung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden. Die überprüften Alternativen waren wegen der fehlenden Leistungsfähigkeit bzw. wegen gravierender Sicherheitsprobleme nicht weiterzuverfolgen, so dass eine konkrete Untersuchung der durch sie verursachten Lärmbelastung nicht erforderlich war.

2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. § 50 Satz 1 BImSchG enthält einen Planungsgrundsatz, der sich

als objektiv-rechtliches Gebot an die für die Planungsentscheidung zuständige Stelle wendet. In der Rechtsprechung ist der Trennungsgrundsatz als Abwägungsdirektive oder Optimierungsgebot anerkannt, was allerdings in der Abwägung überwunden werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04).

Alternativen, mit denen der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG besser erfüllt werden könnte, sind nicht ersichtlich (siehe oben C.2.3.2 dieses Beschlusses).

2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95). Mit dem Bau verbundene Folgemaßnahmen sind jedoch in eine summative Gesamtbetrachtung der neu gebauten und der geänderten Strecken einzubeziehen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2014, Az. 7 A 24.12).

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

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

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

keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

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

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

2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Die in den Lärmberechnungen zur vorliegenden Planung verwendeten Verkehrszahlen und deren Zusammensetzung sind der Verkehrsuntersuchung entnommen. Die Methodik und detaillierten Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung sowie die Lage der Immissionsorte sind in Unterlage 17 dargestellt.

Für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung wurde eine Hochrechnung der für die Leistungsfähigkeitsberechnungen ermittelten Knotenstrombelastungen verwendet.

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

2.3.4.1.4 Ergebnis

Eine Überprüfung des Bauvorhabens am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist vorliegend nicht eröffnet. Bei dem planfestgestellten Kreuzungsumbau handelt es sich zum einen nicht um den Neubau einer Straße im Sinne von § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV. Die plangegegenständliche Baumaßnahme erstreckt sich nur auf schon vorhandene Straßen.

Die Änderung von bestehenden Straßen fällt nur in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV, wenn es sich um eine wesentliche Änderung handelt. Hier wird in § 1 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV zwischen Herstellung eines durchgehenden Fahrstreifens (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV) und einem erheblichen baulichen Eingriff unterschieden. Ein durchgehender Fahrstreifen wird hier nicht hergestellt.

Der Kreuzungsumbau stellt zwar einen erheblichen baulichen Eingriff in die umzubauende St 2084 und die Kreisstraße PAF 7 dar. Ein erheblicher baulicher Eingriff ist jedoch nur dann eine wesentliche Änderung, wenn damit gleichzeitig eine bestimmte Lärmpegelerhöhung verbunden ist (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV). Da sich die Beurteilungspegel aber ausweislich der schallschutztechnischen Untersuchung in Unterlage 17 nicht um mindestens 3 dB(A) bzw. nicht auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöhen, liegt kein Fall der wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Auch der Fall des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV, dass bereits ohne Ausbau vorhandene Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch die Ausbaumaßnahme noch weiter erhöht werden, ist nicht gegeben. Durch die Baumaßnahme ist keine Veränderung der Verkehrsbelastung zu erwarten, weil es sich bei dem planfestgestellten Kreuzungsumbau lediglich um eine punktuelle Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Steigerung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Kreuzung handelt. Aus dem Kreuzungsumbau selbst ergeben sich keine Erhöhungen der Verkehrsbelastung der beteiligten Straßen.

Ein Anspruch auf Schallschutz unter dem Gesichtspunkt der Lärmvorsorge besteht somit nicht. Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern hat bei der Überprüfung der schalltechnischen Untersuchung keine Einwände erhoben.

Auf die Unterlage 17 wird hiermit verwiesen.

2.3.4.2 Schadstoffbelastungen

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).

Für die Maßnahme wurde keine Berechnung der Luftqualität nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 12“ vorgenommen. Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 im Bereich der nächstgelegenen Anwesen überschreiten, sind nicht zu erwarten. Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern hat insofern keine Bedenken erhoben.

2.3.4.3 Bodenschutz

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

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens, insbesondere die zusätzliche Versiegelung von ca. 640 m² Bodenflächen.

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.3.5.1 Öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten. Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und

Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 19.1 beschrieben. Das Bauvorhaben 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 Interessensausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 19.1 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.

2.3.5.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.3.5.2.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne von § 32 BNatSchG sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Weitere Schutzgebiete und -objekte sind nicht bekannt.

Im Baubereich vorhandene Hecken und Feldgehölze im Sinne von § 29 BNatSchG i. V. m. Art. 16 BayNatSchG dürfen nach § 16 Abs. 2 BayNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen entfernt und beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung unter C.2.2 dieses Beschlusses und der Kompensierbarkeit der Eingriffe.

2.3.5.2.2 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich für den Umbau der Kreuzung der St 2084/PAF 7 in eine Kreisverkehrsanlage im Ergebnis nicht als rechtliches Hindernis.

2.3.5.2.2.1 Rechtsgrundlagen

Verbotstatbestände und geschützte Arten

Das Bundesrecht regelt die - hier allein zu betrachtenden - artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote in § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG. Die geschützten Arten werden in §§ 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG definiert.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

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

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

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

Legalausnahme/Ausnahme

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IV a) der FFH-RL aufgeführte Tierarten,

europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Nr. 3 BNatSchG). Ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot liegt nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und die Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (§ 44 Abs. 5 Nr. 1 BNatSchG). Wenn Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, werden ebenfalls keine Verbotstatbestände verwirklicht (§ 44 Abs. 5 BNatSchG).

Die Verletzung oder Tötung von Tieren und die Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen, die mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind, werden unter Berücksichtigung der neuen Rechtsprechung aus dem Urteil des BVerwG vom 14.07.2011, Az. 9 A 12.10 („Ortsumgehung Freiberg“), beim Tötungsverbot behandelt. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IV b) der FFH-RL gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

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

2.3.5.2.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine

verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Die Datengrundlagen für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung („saP“) sind in der Unterlage 19.4 dargestellt.

Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabenträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet den Vorhabenträger jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13.06; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9.07).

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 4 BNatSchG haben können. Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen, die in den festgestellten Planunterlagen - insbesondere im temporären Begleitplan (LBP) - enthalten sind (vgl. Unterlage 19.1).

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 4 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabenbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden. Die weit verbreiteten, häufigen Vogelarten wurden dazu in ökologische Gruppen eingeteilt und die Abschätzung der Vorhabenfolgen auf dieser Ebene durchgeführt. Diese Vorgehensweise halten wir für rechtlich zulässig und ausreichend.

Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-

case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

2.3.5.2.2.3 Verstöße gegen Verbote

Durch das geplante Vorhaben sind streng geschützte Tierarten gem. Anhang IV a) der FFH-RL aus der Artengruppe der Säugetiere (Biber sowie die Fledermausarten Großes Mausohr, Fransenfledermaus, Zwergfledermaus und Braunes Langohr), Reptilien (Zauneidechse), Amphibien (Gelbbauchunke, Kreuzkröte, Wechselkröte, Laubfrosch, Kleiner Wasserfrosch und Kammmolch) sowie europäische Vogelarten i.S.v. Art. 1 Vogelschutzrichtlinie (Amsel, Haussperling, Buchfink, Gartenrotschwanz, Heckenbraunelle, Mönchsgrasmücke, Blaumeise, Singdrossel, Kuckuck, Mehlschwalbe, Stockente, Zaunkönig, Dohle, Star) potenziell betroffen. Aufgrund der Bestandsaufnahme kann das Vorkommen von Pflanzenarten mit relevantem Schutzstatus ausgeschlossen werden.

Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil der Projektplanung und bestimmen das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus. Insbesondere werden folgende Vorkehrungen durchgeführt, um Gefährdungen von Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten der V-RL zur Senkung der Zerschneidungs- und Trenneffekte und zur Senkung des Kollisionsrisikos sowie zur Vermeidung baubedingter Tötungen zu vermeiden und zu vermindern:

- Artenschutzrechtliche Rodungszeitenbeschränkung: Rodung in den Wintermonaten (*Maßnahme V 2*)
- Vermeidung von Stoffeinträgen in Gewässer: Schutz des Gerolsbaches vor baubedingten Verunreinigungen (*Maßnahme V 5*)
- Verzicht auf Bauarbeit in den Nachtstunden zwischen 22 und 6 Uhr (*Maßnahme V 6*)
- Verwendung einer insekten- bzw. fledermausfreundlichen Straßenbeleuchtung (*Maßnahme V 7*)

Zudem sind noch Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (continuous ecological functionality measures - CEF) zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG für die betroffenen Fledermausarten vorgesehen. Bei der CEF 1-Maßnahme werden zwei Fledermauskästen spätestens Ende Mai des Jahres, in dem

mit dem Bau begonnen wird, an Gebäuden oder Bäumen in mindestens 4 m Höhe angebracht und deren Unterhaltung für mindestens 20 Jahre gewährleistet.

Die einzelnen Maßnahmen sind in den Unterlagen 19.1 und 9.2 detailliert dargestellt. Darauf wird verwiesen.

Insgesamt kommt die spezielle artenschutzrechtliche Untersuchung (Unterlage 19.4) dabei aber zu dem Ergebnis, dass durch das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen und CEF 1-Maßnahme keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG für die betroffenen Tier- und Vogelarten erfüllt werden. Bzgl. der Prüfung der Verbotstatbestände für die einzelnen Arten verweisen wir auf die Aussagen in der Unterlage 19.4, Ziff. 4.1, s. 6 ff. und Ziff. 4.2, S. 10 ff. Diese ist als Grundlage für die Prüfung des speziellen Artenschutzes nach §§ 44 ff. BNatSchG geeignet.

Die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

2.3.5.2.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

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

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

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

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

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 27.09.1919, Az. 4 C 44.87). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az. 9 A 40.07, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 19.1, Ziff. 4.1, S. 11. ff., Anhang 1 (Teil 1) und in 19.2 beschrieben.

Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen verbleiben im Wesentlichen folgende projektbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft:

- Verlust von wertvollen Streuobstbeständen und alten Uferbegleitgehölzen u.a. Vegetationsbeständen (fünf Obstbäume, vier Uferbäume,)
- Versiegelung und Überbauung von Boden (640/200 m²)
- Anpassung von Gewässer Gerolsbach (ca. 70 m)
- Verlust von kleinklimatisch wirksamen Grünstrukturen (neun Straßenbäume)
- Verlust mögliches Sommerquartier für Fledermäuse (ein Baum)
- Eingriff in Brutvogelvorkommen
- Störung von Fledermausflugrouten

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

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs erfolgt nach der Bayerischen Kompensations-Verordnung vom 01.09.2014 (BayKompV, 2014). Um festzustellen, ob ein Eingriff vorliegt, ob er vermeidbar ist und wie der Eingriff bei Unvermeidbarkeit auszugleichen oder zu ersetzen ist, werden nach der Methodik der BayKompV die Auswirkungen des Eingriffs auf den Wirkraum erfasst. Dabei umfasst der Wirkraum den durch den Eingriff betroffenen Raum, in dem sich anlage-, bau-, und betriebsbedingte Wirkungen im Sinn des § 14 Abs. 1 BNatSchG ergeben können (§ 3 BayKompV).

Danach ergeben die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft einen Kompensationsbedarf von 8.660 Wertpunkten (vgl. Unterlage 19.1, Anhang Teil 2). Es wird insofern auf die Darstellung in den Unterlagen 19.1, 9.1 und 9.3 verwiesen. Die Kompensation dieses Eingriffs erfolgt mit der geplanten Kompensationsmaßnahme A 1 mit einem Umfang von 8.660 Wertpunkten auf 1.237 m² auf einer Ökokontofläche des Landkreises Pfaffenhofen a. d. Ilm (Fl. Nr. 720, Gemarkung Hohenwart, Gesamtgröße 10.926 m²). Das vorhandene Intensivgrünland (Biotoptyp G11, 3 Wertpunkte) soll zu einer mageren Flachland-Mähwiese (Biotoptyp G214/ LRT 6510, 12 Wertpunkte) aufgewertet werden. Zudem dient das

landschaftspflegerische Gestaltungskonzept der Aufwertung des Talraums des Gerolsbaches hinsichtlich seiner Funktion als öffentliche innerörtliche Grünfläche. Eine nähere Beschreibung ist in der Unterlage 9 enthalten.

Die Eingriffe werden durch die vorgesehenen Maßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG kompensiert. Eine Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Die festgesetzten Auflagen sind zum Schutz der Belange von Natur und Landschaft erforderlich (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Die Belange der Landwirtschaft wurden bei der Dimensionierung der Kompensationsmaßnahmen und bei der Auswahl der Flächen soweit wie möglich berücksichtigt. Die Fläche befindet sich schon im Eigentum des Vorhabenträgers (ca. 8.000 m²).

Das Landschaftspflegerische Gestaltungskonzept folgt dem Landschaftlichen Leitbild, die Zerschneidungswirkung von Verkehrsflächen und Bachquerung zu minimieren und den Talraum des Gerolsbaches hinsichtlich seiner Funktion als öffentliche innerörtliche Grünfläche aufzuwerten und zugänglich zu machen. Weiter soll der Gerolsbach im Eingriffsbereich in seinem Zustand verbessert werden. Die dafür vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen (G1 – G3) sind in den Unterlagen 19.1, Ziff. 5.3, S. 17, und 9.1 und 9.2 dargestellt, auf die wir hiermit verweisen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Das Naturschutzrecht steht der Baumaßnahme daher nicht entgegen.

2.3.6 Gewässerschutz

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

Die geplante Maßnahme liegt nicht in einem Wasserschutzgebiet.

Das anfallende Oberflächenwasser der befestigten Flächen wird über vorhandene bzw. neu geplante Straßensinkkästen gefasst und über Ablaufleitungen an die öffentliche Kanalisation der Gemeinde Gerolsbach angeschlossen. Die Ablaufleitungen werden im Zuge des Straßenbaus neu hergestellt (Unterlage 11, Reg-

Verz. lfd. Nr. 6). Einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf es mangels Erfüllung eines Benutzungstatbestandes im Sinne des § 9 WHG nicht. Ein Benutzungstatbestand liegt nicht vor, da die Entwässerung über die Kanalisation der Gemeinde stattfindet. Das Einvernehmen des Landratsamts Pfaffenhofen a. d. Ilm war daher entbehrlich, § 19 Abs. 3 WHG.

Bei Bau-km 0+100 muss im Zuge der Baumaßnahme die Brücke über den Gerolsbach abgebrochen werden (Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nrn. 3, 4). Als Ersatz wird bei Bau-km 0+104 das Bauwerk 01 hergestellt. Die Brückenkappen und Brückenunterseite werden strömungsgünstig ausgeformt.

Bei Bau-km 0+104 wird der Gerolsbach (Gewässer III. Ordnung) durch die Baumaßnahme berührt und muss um ca. 70 m verlegt werden (Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nr. 8). Die zukünftige Gestaltung des Gerolsbaches ergibt sich aus der Unterlage 9.1. Die vorgesehene Maßnahme am Gerolsbach stellt eine wesentliche Umgestaltung von Gewässern oder seiner Ufer und damit einen gem. § 68 WHG planfeststellungsbedürftigen Gewässerausbau dar, welcher durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch diese Verlegungs- und Umgestaltungsmaßnahme nicht zu erwarten.

Hinweise: Solange Hochwassermaßnahmen im Unterlauf des Gerolsbaches nicht umgesetzt sind, wird das Gerinne auf den Abflussquerschnitt der bestehenden Brücke (siehe Unterlage 11, Reg-Verz. lfd. Nr.3) eingeschränkt.

Der Kreisverkehr inklusive Straßenböschungen kommt teilweise im hundertjährigen Überschwemmungsgebiet des Gerolsbaches zu liegen. Durch die Geländeänderungen geht Retentionsraumvolumen verloren, welches ausgeglichen werden muss. Auf dem Grundstück mit der Fl. Nr. 6 der Gemarkung Gerolsbach, Gemeinde Gerolsbach soll eine Abgrabung erfolgen, um zusätzliches Retentionsraumvolumen zu schaffen. Eine nähere Beschreibung ist in der Unterlage 18 enthalten. (siehe Unterlage 11, Reg.-Verz. lfd. Nr. 23)

Überschwemmungsgebiete sind nach § 76 Abs. 1 Satz 1 WHG Gebiete zwischen oberirdischen Gewässern und Deichen oder Hochufern und sonstige Gebiete, die bei Hochwasser eines oberirdischen Gewässers überschwemmt oder durchflossen oder die für Hochwasserentlastung oder Rückhaltung beansprucht werden. Nach § 77 Abs. 1 Satz 1 WHG sind Überschwemmungsgebiete im Sinne des § 76 in ihrer Funktion als Rückhalteflächen zu erhalten. Soweit überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dem entgegenstehen, sind rechtzeitig die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen nach § 77 Abs. 1 Satz 2 WHG zu treffen. Nach 78 Abs. 7

WHG dürfen bauliche Anlagen der Verkehrsinfrastruktur, die nicht unter Absatz 4 fallen, nur hochwasserangepasst errichtet oder erweitert werden.

Die wasserrechtliche Genehmigung, welche aufgrund der Konzentrationswirkung durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird, kann hier gem. § 78 Abs. 2 Nr. 7 WHG ausnahmsweise erteilt werden, weil keine nachteiligen Auswirkungen auf Oberlieger und Unterlieger zu erwarten sind.

Solange Hochwassermaßnahmen im Unterlauf des Gerolsbaches nicht umgesetzt sind, wird bei Rückbau der alten Brücke das Gerinne auf den Abflussquerschnitt der aktuell bestehenden Widerlager eingeengt. Somit kann sichergestellt werden, dass sich die bestehenden Abflussverhältnisse ober- wie unterstrom durch die Maßnahmen nicht verändern. Negative Auswirkungen auf Dritte können daher ausgeschlossen werden. Auf die wassertechnischen Untersuchungen in der Unterlage 18 wird verwiesen.

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

2.3.7 Landwirtschaft

Belange der Landwirtschaft stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Durch das Vorhaben werden keine landwirtschaftlichen Flächen beansprucht.

2.3.8 Denkmalpflege und Denkmalschutz

Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden durch die Straßenplanung nicht berührt. Der Straßenausbau quert nach den Feststellungen des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege auch keine bekannten Bodendenkmäler.

Da im Bereich des Knotenpunktes zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein größeres Gebäude auf dem Urkatasterplan eingetragen ist, könnten bei den Erdarbeiten Fundamente einer älteren Bebauung im Boden noch vorhanden sein. Die Gründung des Ortes Gerolsbach scheint nach archivalischen Quellen bereits im frühen Mittelalter zu liegen.

Das Bauvorhaben konnte unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die Gefahr, bisher unbekannte Bodendenkmäler anzutreffen, hat unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen bei dieser Sachlage den Belangen des Denkmalschutzes vor. Wir verweisen auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C.2.2 dieses Beschlusses.

Sollten im Zuge der Bauausführung Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG für eventuelle Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.3.5 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabenträger 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 Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

2.3.9 Belange der Träger von öffentlichen Versorgungseinrichtungen

Im Planfeststellungsbeschluss ist nur über das „Ob und Wie“ der erforderlichen Leitungsänderungen zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Die Kostentragung richtet sich i.d.R. nach bestehenden oder noch abzuschließenden Nutzungsverträgen. Auf die Regelungen unter A.3.1 (A.3.1.1 und A.3.1.6), A.3.6 und A.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

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

2.4 Private Einwendungen

2.4.1 Allgemeine Bemerkungen

2.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden ca. 305 m² Fläche aus Privateigentum benötigt. Daneben werden ca. 90 m² privater Grundstücksflächen für die Durchführung der Bauarbeiten in Anspruch genommen.

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

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 Straßenbaulast-Träger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

2.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

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

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

Lärmschutzauflagen können nicht festgesetzt werden, weil der Straßenausbau keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV darstellt und damit keine Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärmvorsorgemaßnahmen besteht (C.2.3.4.1.2 dieses Beschlusses).

2.4.1.3 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az.: 4 C 9.89, UPR 1992, 346).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten. Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

2.4.1.4 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Bereitstellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG, Urteil vom 27.03.1980, Az. 4 C 34.79, NJW 1981, 241 und BVerwG, Urteil vom 05.11.1997, Az. 11 A 54.96, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

2.4.1.5 Vertretungskosten

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

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren

gemäß Art. 40 Abs. 2 BayStrWG und Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im Übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

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

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

2.4.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Der Gemeinde Gerolsbach und dem Markt Hohenwart, wo der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommunen Einsicht nehmenden Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

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

2.4.2.1 Einwender Nr. 1000

2.4.2.1.1 Der Einwender Nr. 1000 ist Eigentümer des Grundstückes Fl.Nr. 11 / 2 der Gemarkung Gerolsbach.

Er befürchtete, dass der Anschluss des restlichen Grundstückes der Fl.Nr. 11 / 2 nicht geregelt werde und sich stattdessen zwischen dem Grundstück (Fl. Nr. 11 / 2) und der verlegten Kreisstraße ein neues Grundstück ergäbe, welches das bisherige

Grundstück von der Kreisstraße trenne. Die Beschreibung in Unterlage 11 / 2 Nr. 20 sah der Einwender als nicht ausreichend an.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Zufahrtsmöglichkeit von der Straße zu Fl.Nr. 11 / 2 bleibt aufrechterhalten. Bezüglich Fl.Nr. 11 / 2 erfolge keine Grundstücksinanspruchnahme.

2.4.2.1.2 Der Einwender befürchtete, dass die geplante Verschiebung des Brückenbauwerks (St.-Andreas-Brücke) über den Gerolsbach die Hochwassersituation zu Lasten der Unterlieger verändere. Im Zuge der Umsetzung des Vorhabens werde der Durchfluss der Brücke erhöht, um die Oberlieger bei einem Hochwasserereignis durch einen damit verbundenen zusätzlichen Wasserabfluss zu entlasten und die Unterlieger zu belasten. Es sei geplant, die Fläche östlich der Hofmarkstraße zu fluten. Das für das Vorhaben beauftragte Planungsbüro habe dafür diverse Berechnungsaufträge bekommen. Entsprechende aufklärende Aussagen und Unterlagen würden in diesem Verfahren fehlen und den Anliegern vorenthalten werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger erwidert darauf, dass für die Zukunft ein Projekt zum Hochwasserschutz geplant sei. Dieses sei jedoch ausdrücklich nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Die Planung des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens sehe keine Querschnittsveränderung an der Brücke über den Gerolsbach vor. Mangels Querschnittsveränderung entstehe kein höheres Abflussvolumen. Es wird insofern auf S. 19 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) und die Unterlage 18 verwiesen. Die Planung ist eng mit dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt abgestimmt worden.

Der Einwender brachte außerdem vor, dass die Verfahrensunterlagen nicht den tatsächlichen Planungen entsprächen. Die Berechnungen gingen nicht auf tatsächliche höhere Wasserspiegel und deren Auswirkungen für die Unterlieger ein, welche sich bei entsprechenden Hochwasserereignissen ergäben. Zwar werde unter Punkt 4.1 der Unterlage 18.1 erwähnt, dass sich der Durchfluss der neuen Brücke erhöhe, um den Wasserspiegel für die Oberlieger zu senken, die Auswirkungen für die Unterlieger würden aber nicht dargestellt. Stattdessen würde auf weiterführende Gutachten verwiesen, die nicht in den Planunterlagen enthalten seien. Das Verfahren werde schon allein dadurch fehlerhaft. Die Auswirkungen des veränderten Brückenquerschnitts seien aber zwingend zu berücksichtigen, da dieses Verfahren den gesamten Brückenbau betreffe und massive Auswirkungen auf die Unterlieger habe. Die Brücke solle so entstehen, dass über den Berechnungen HQ 100 + Klimazuschlag hinaus der Wasserspiegel für die Unterlieger um 40 cm steigen könne. Dies bedeute, dass der jetzige Rückstau bei den Oberliegern durch das

Brückenbauwerk mit einer höheren Durchlaufleistung zu einer Belastung der Unterlieger werden würde. Der Wasserspiegel könne um 2 m ansteigen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Querschnitt am Brückenbauwerk bleibt unverändert. Die vom Einwender vorgebrachte Ziff. 4.1 aus der Unterlage 18.1 behandle das gesonderte Verfahren zum Hochwasserschutz, welches nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sei. Die weiterführenden Untersuchungen zum Hochwasserschutz würden in einem gesonderten Gutachten im Rahmen des dann durchzuführenden Verfahrens betrachtet. Nach den durchgeführten Berechnungen und Abstimmungen mit dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt stelle sich im Bereich des unterstromigen Endes der neuen Brücke in der St.-Andreas-Straße mit den getroffenen Modellanpassungen ein Wasserspiegel von 459,04 müNN beim Ereignis HQ₁₀₀ + Klimazuschlag ein. Mit der Vorgabe, dass sich kein Druckabfluss einstellen dürfe, ergebe sich somit eine erforderliche Brückenunterkante von mindestens 495,05 müNN. Diese sei so beantragt worden.

Weiterhin rügte der Einwender, dass der Kreisverkehr im Überschwemmungsgebiet liege (Unterlage 11, Nr. 23). Das angedachte Retentionsvolumen sei aufgrund des Überschwemmungsvolumens, welches sich durch das ganze Gerolsbachtal hinauf bis auf Höhe des Ortsteils Leiten ziehe, völlig unterdimensioniert. Der Radweg sei regelmäßig überflutet. Obwohl die Brücke Gegenstand des Verfahrens sei, würden diesbezügliche Auswirkungen nicht berücksichtigt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Eine Verschlechterung der Hochwassersituation für den Einwender halten wir für ausgeschlossen. Die Kreisverkehrsanlage liegt nicht in einem festgesetzten, sondern in einem faktischen Überschwemmungsgebiet. § 77 WHG ist zu beachten. Dies ist bei der Planung geschehen. Im Rahmen des hydraulischen Gutachtens wurde berechnet, dass Retentionsraumvolumen in Höhe von ca. 205 m³ verloren gegangen ist. Dieses wird in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt entsprechend ausgeglichen.

An der Hochwassersituation ergeben sich für die Anlieger durch das geplante Vorhaben keine Änderungen, da der Querschnitt an der Brücke nicht verändert wird. Dementsprechend kann nicht mehr Wasser durch den Gerolsbach fließen.

- 2.4.2.1.3 Der Einwender brachte vor, dass die bisher vorfahrtberechtigte Staatsstraße durch die Maßnahme beeinträchtigt werde, da diese durch den geplanten Kreisverkehr ihre vorfahrtberechtigte Eigenschaft verliere. Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs würden durch diese Einschränkung behindert. Da diese Straße auch als Umleitung und Abkürzung zu der stark befahrenen Bundesstraße 300 verwendet werde, sei hier jeder Eingriff in die Leichtigkeit des fließenden Verkehrs zu vermeiden. Die geplante

Maßnahme führe zu entsprechenden Rückstaus mit den damit verbundenen Einschränkungen der Anwohner und Verkehrsrisiken.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs wird durch die geplante Maßnahme gefördert. Der jetzige Kreuzungsbereich sei unfallträchtig und gefahrenanfällig. Es sei bereits zu Unfällen mit Sachschäden und zu vielen sog. Beinahe-Unfällen gekommen. Durch den Kreuzungsumbau werde eine Verflüssigung des Verkehrs eintreten. Dies käme auch gerade den derzeit nicht vorfahrtberechtigten Straßen zugute. Auf die Planrechtfertigung unter C.2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Einwander hielt die Aussage, dass die jetzige Kreuzung unübersichtlich sei, für nicht richtig. Dazu legte er Fotos vor, die die Übersichtlichkeit der derzeitigen Kreuzung belegen sollen. Bei der Darstellung der Sichtfelder sei nicht von der Haltelinie der Fahrzeuge, für welche die Sichtlinie erforderlich sei, ausgegangen worden. Zudem führe die maßgebliche Sichtlinie (Sichtlinie von der St. Andreas-Straße kommend nach Singenbach) nicht über Privatgrund, sondern über öffentlichen Grund, auf welchen der verfahrensgegenständliche Kreisverkehr führen solle. Eine Überquerungshilfe sei auch ohne Kreisverkehr möglich.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Kreuzung ist unübersichtlich und wird aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs optimiert. Die Voraussetzungen der RAS 06 würden aktuell nicht eingehalten werden. Entgegen der Einwendung befinde sich die Sichtlinie nicht im Bereich öffentlich gewidmeter Flächen. Die im Kreuzungsbereich an der Ecke St2084/ St.-Andreas-Str. befindliche Bushaltestelle stelle eine zusätzliche Sichtbehinderung für Fahrzeuge dar, die von der St.-Andreas-Str. kommend auf die Staatsstraße einbiegen würden. Linksabbiegestreifen in der übergeordneten Staatsstraße seien aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse nicht vorhanden. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung sei angesichts der fehlenden Linksabbiegestreifen eingeschränkt, da sich Wartezeiten ergeben könnten.

Die vorgelegten Fotografien des Einwenders entsprechen den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort. Sie dokumentierten geradezu die unübersichtliche Straßenführung. Die enge Radienfolge auf der Staatsstraße im Kreuzungsbereich sei im Begegnungsfall größerer Fahrzeuge nachteilig, da diese die Gegenfahrbahn überstrichen. Kleine Ausrundungsradien in den einmündenden Straßen führten zu einer Nutzung der Gegenfahrbahn beim Einbiegen bzw. Abbiegen größerer Fahrzeuge. Der Linksversatz durch die versetzten Einmündungen erschwere das Kreuzen der Staatsstraße. Kreuzende Fahrzeuge müssten erst links einbiegen, um dann wieder rechts abzubiegen. Dies erschwere die Fahrbewegungen insbesondere für LKW. Eine

bloße Überquerungshilfe komme in ihren Auswirkungen nicht an einen Kreisverkehr heran und diene der Verbesserung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gleichermaßen; Sie verbessere lediglich die Sicherheit der Fußgänger. Die vorliegende Planung verfolge aber gerade einen weitergehenden Ansatz.

Der Einwender rügte außerdem, dass eine alleinige Reduzierung der Geschwindigkeit im Kreuzungsbereich auf 30 km/h (wie sie auch im Kreisverkehr angenommen werde) eine alternative Maßnahme zur Steigerung der Verkehrssicherheit wäre, ohne dabei die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs zu gefährden.

Der Vorschlag wird abgelehnt, weil eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung weniger effektiv ist als eine bauliche Veränderung der Straße selbst. Es ist nicht sicher, ob Verkehrsteilnehmer die Beschränkung strikt beachten würden. Für den Vorhabenträger sei nicht nachvollziehbar, warum von einem Kreisverkehr derart große Beeinträchtigungen ausgingen, von einer Reduzierung des Tempolimits um 20 km/h jedoch nicht.

Der Einwender hielt vom Vorhabenträger vorgebrachte Mängel durch den Kreisverkehr nicht behoben, vielmehr würden neue Mängel geschaffen, durch die die Verkehrssicherheit verringert und der Verkehrsablauf verschlechtert werde: So sei in Unterlage 1 Nr.2.3 richtig erkannt worden, dass es sich hier um eine wichtige überregionale Verbindung zwischen Aichach/Augsburg und Pfaffenhofen (als Alternative zur B300) sowie zwischen Schrobenhausen und Petershausen als S-Bahn Zubringer Straße handle. Durch den Kreisverkehr würden die Fahrzeuge auf der Staatsstraße wegen der anfallenden Vorfahrt behindert, die Leichtigkeit des Verkehrs der Staatsstraße zugunsten der Kreisstraße eingeschränkt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Aus unserer Sicht ist die vom Einwender vorgebrachte Verschlechterung der Verkehrssituation durch den geplanten Kreisverkehr nicht ersichtlich. Ein Kreisverkehr ist eine bewährte Maßnahme zur Ausgestaltung einer verkehrssicheren Kreuzung. Eventuelle minimale zeitliche Einschränkungen müssen hinter der deutlichen Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zurücktreten. Die Bedeutung der überregionalen Verbindungsstraßen wird durch den Kreisverkehr nicht gemindert. Es besteht kein Anspruch des Verkehrsteilnehmers auf unveränderte Beibehaltung des Straßennetzes. Die genannten Straßenverbindungen blieben voll aufrechterhalten. Im Übrigen steht diese Argumentation im Widerspruch zu der vom Einwender geforderten Geschwindigkeitsbeschränkung, welche ebenfalls die Nutzer der Straße beeinträchtigen würde.

Aus unserer Sicht ist die vom Einwender vorgebrachte Verschlechterung der Verkehrssituation durch den geplanten Kreisverkehr nicht ersichtlich. Ein Kreisverkehr ist eine bewährte Maßnahme zur Ausgestaltung einer verkehrssicheren Kreuzung. Eventuelle minimale zeitliche Einschränkungen müssen hinter der deutlichen Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zurücktreten. Die Bedeutung der überregionalen Verbindungsstraßen wird durch den Kreisverkehr nicht gemindert.

2.4.2.1.4 Der Einwender hielt die Auswirkungen durch die Verlegung der Bushaltestelle (Unterlage 11 Nr. 7) vom Vorhabenträger unberücksichtigt. Durch die Anbringung der neuen geplanten Bushaltestelle an der Kreisstraße mit dem Bushaltepunkt auf der Straße werde ein Fahrzeugrückstau in den Kreisverkehr geschaffen, da der Bus nicht überholt werden könne. Dadurch werde der gesamte Kreisverkehr in jede Richtung blockiert. Dies führe zu einem Rückstau in jede Richtung, sowohl auf der Staatsstraße, als auch auf der Kreisstraße. Bei den Stoßzeiten führe dies zwangsläufig zu einer massiven Verkehrsverschlechterung und Schädigung der Anlieger durch den damit stehenden Verkehr. Die Umweltbeeinträchtigung würde damit massiv erhöht. Diese Punkte würden im gesamten Verfahrenswerk nicht berücksichtigt und gewürdigt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Bushaltestelle wird zur Steigerung der Übersichtlichkeit im Kreuzungsbereich verlegt. Ein Überholen haltender Busse sei möglich, sollten die Verkehrsverhältnisse es im konkreten Fall zulassen. Das vom Einwender dargestellte Szenario werde angesichts der Haltedauer eines Busses und der Fahrplanfrequenz nicht eintreten. Der Umstand, dass Fahrzeuge halten und überholt werden müssen, sei dem Straßenverkehr, vor allem innerorts, immanent. Eine weitere abzuwägende Umweltbeeinträchtigung durch mögliche kurzzeitige Wartezeiten bei einem haltenden Bus sei nicht erkennbar. Dem Einwendungsführer fehle es überdies an einer betroffenen drittschützenden Rechtsposition.

Im Erörterungstermin haben wir uns den Busfahrplan der betroffenen Linie 9150 angeschaut. Zu den Hauptverkehrszeiten zwischen 06.30 Uhr und 08:00 Uhr halten an der gegenständlichen Haltestelle insgesamt drei Busse. Demnach halten wir den Einwand einer starken Verkehrsverschlechterung durch wartende Autos hinter den haltenden Bussen für vernachlässigbar, zumal die Haltezeit eines Busses zum Ein- und Ausstieg von Fahrgästen oft nur wenige Sekunden beträgt. Eine Erhöhung der Umweltbeeinträchtigung der Verlegung der Bushaltestelle können wir nicht erkennen. Jedenfalls tritt der Einwand hinter der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch das Vorhaben zurück.

2.4.2.1.5 Der Einwender rügte, dass der Vorhabenträger bei der Planung der Kreisverkehrsanlage die immer größer werdenden Fahrzeuge, vor allem im landwirtschaftlichen und logistischen Bereich, unberücksichtigt ließ. Diese stellten zusätzliche Beeinträchtigungen für den fließenden Verkehr dar, es käme zu Verkehrsstörungen und damit zur Erhöhung von Gefahren. Diese Punkte würden im gesamten Verfahrenswerk nicht berücksichtigt und gewürdigt.

Wir halten den Einwand für unberechtigt. Straßen werden nach bestimmten technischen Regelwerken geplant und gebaut. Die gegenständliche Planung entspricht den einschlägigen technischen Regelwerken. Es besteht kein Anspruch auf größere Straßen oder Kreisverkehre. Demzufolge fehlt es dem Einwendungsführer an einer betroffenen drittschützenden Rechtsposition.

2.4.2.1.6 Der Einwender behauptete, den Planunterlagen würden Gutachten mit den Auftragsnummern 5064/2014/2018 zur Schallsituation fehlen. Zudem seien die Zahlen der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2010. Diese würden in keiner Weise den aktuellen Zustand widerspiegeln, da sich seitdem die Verkehrsbelastung massiv verändert habe. Das Gutachten zur schalltechnischen Untersuchung sei aufgrund dieser Basisangaben keine geeignete Beurteilungsgrundlage. Trotz zu niedriger Zahlen werde von einer Erhöhung des Immissionswertes ausgegangen. Durch die geplante weitere Bebauung des aktuell freien Raiffeisengeländes werde die Schallsituation verschlechtert und im geplanten Baubereich erhöht. Das sei nicht berücksichtigt worden.

Diese Kritik ist nicht gerechtfertigt, da die genannten Gutachten nicht fehlen, sondern es sich um die vorhergehenden Fassungen der Unterlage 17 handelt, welche durch die ausgelegte Fassung überholt würden. Die Heranziehung der Zahlen aus der Verkehrszählung im Jahr 2010 erfolge zur noch optimaleren Absicherung der Lärmimmissionen. Da die Grundlage „Straßenverkehrszählung 2015“ Verkehrsmengen Atlas Bayern eine geringere durchschnittliche, tägliche Verkehrsstärke als die aus dem Jahr 2010 angebe und zudem nicht mehr alle vorliegend relevanten Straßen in ihr enthalte seien, werde die „Straßenverkehrszählung 2010“ als Grundlage herangezogen. Die tatsächlichen Verkehrszahlen würden damit unterhalb der Prognose liegen. Durch das Vorhaben ergäben sich ausweislich des Lärmgutachtens teilweise Erhöhungen, aber auch Reduzierungen der Lärmbelastung. Die Anforderungen der 16. BImSchV würden deutlich eingehalten. Die geplante Bebauung des Raiffeisengeländes müsse in vorliegendem Verfahren unberücksichtigt bleiben, da es diesbezüglich weder einen Bebauungsplan, noch einen Bauantrag gäbe, sondern lediglich Planungsideen des Eigentümers. Eine Bebauung unterstellt, könne diese jedoch eher eine abschirmende und damit schallreduzierende Wirkung für die Hinterlieger haben.

Weiter wendete der Einwender ein, dass die angesetzte Zuwachsrate von 20% in 15 Jahren nicht dem tatsächlichen Zuwachs und den Ansprüchen an die Mobilität entspreche.

Wir halten den im Verfahren angewandten Ansatz entsprechend der Auffassung des Fachgutachters für angemessen. Sollte sich die Prognose als falsch erweisen, besteht ein Anspruch auf Planergänzung gemäß Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG.

Der Einwender hielt die durch Rückstaus, durch übergroße Fahrzeuge und durch den Verlust der Vorfahrtsberechtigung verursachten Beeinträchtigungen als im Rahmen der Schallschutzuntersuchungen für nicht berücksichtigt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) definiert Immissionsgrundwerte zum Schutz von Verkehrslärm. Bei den Werten wird unterschieden, welche Gebiete von dem Lärm betroffen sind. Die vom Einwender aufgeführten Lärmquellen sind nach der 16. BImSchV nicht gesondert zu berücksichtigen. Da die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung die Grenzwerte der 16. BImSchV unterschreiten, halten wir die durch das Vorhaben entstehenden Immissionen für hinnehmbar. Auf die Ausführungen unter C.2.3.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.4.2.1.7 Der Einwender brachte vor, dass die Rodung der Bäume am Gerolsbach (Unterlage 19/3) ohne ausreichende Ausgleichsmaßnahmen erfolgen würde. Der massive Eingriff in die Natur sei nicht gerechtfertigt. Die Karten mit den baulichen Anlagen (z.B. im Bereich des Raiffeisengeländes) entsprächen nicht den aktuellen oder planerischen Gegebenheiten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der für das Bauvorhaben erforderliche Eingriff wurde ausweislich der Unterlage 19.3 erkannt. Da die höhere Naturschutzbehörde den Eingriff als nicht vollumfassend kompensiert angesehen habe, werde der Vorhabensträger auf dem Grundstück mit der Fl.Nr. 6, Gemarkung Gerolsbach, auf dem die Obstbäume gefällt werden müssen, zusätzliche Ersatzpflanzungen in dem von der höheren Naturschutzbehörde geforderten Umfang vornehmen. Die Gemeinde Gerolsbach sei als Eigentümerin damit einverstanden. Dies wird noch im Zuge der Bauausführungsplanung konkretisiert.

Der Einwender rügte weiterhin, dass das Vorhaben ein massiver Eingriff in das Schutzgut der Arten und Lebensräume sei. Es fände eine Schädigung von besonders streng geschützten Arten und europäischen Vogelarten statt. Es würden Insekten und Fledermäuse beeinträchtigt und Biotope vernichtet. Die angedachten Bepflanzungen und Maßnahmen würden diesen Eingriff in keiner Weise kompensieren. Dieser Eingriff

könne nicht dadurch ausgeglichen werden, dass in Hohenwart eine Wiese mit 1237 m² aufgewertet werden würde. Die Ausgleichsmaßnahmen seien unzureichend. Der Eingriff sei nicht zu rechtfertigen und unverhältnismäßig. Lebensgrundlagen und der Erholungswert der Fläche würden zerstört.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Wir halten die vom Vorhabenträger festgesetzten landschaftspflegerischen Maßnahmen für geeignet, die für den Kreuzungsumbau gerechtfertigten Eingriffe zu kompensieren. In der Unterlage 19.1 Ziff. 6 wurde eine umweltfachliche Gesamtbeurteilung durchgeführt und die Eingriffe zutreffend ermittelt und soweit wie möglich vermieden bzw. minimiert. Demnach werden besonders streng geschützte Arten nur potentiell betroffen. Diesbezüglich sei eine CEF-Maßnahme festgesetzt worden. Sie könnten in Unterlage 9.1 nachvollzogen werden und seien im Anhang bewertet worden. Die Maßnahmen sind zudem mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Eine Zerstörung des Erholungswertes finde nicht statt. Es bleibe zudem offen, welche Fläche der Einwender hier konkret meine. Bei den in Anspruch zu nehmenden Flächen handle es sich durchwegs um straßennahe Grundstücke. Die jeweiligen Eigentümer hätten die Flächen bereits zur Umsetzung des Vorhabens veräußert.

2.4.2.2 Einwender Nr. 1001

2.4.2.2.1 Der Einwender Nr. 1001 brachte vor, es gäbe bei den zu erwerbenden Fläche (Unterlage 10.1) solche, auf welchen Nutzungsrechte bestünden, die nicht veräußert werden würden. Die angedachte Enteignung dieser Nutzungsrechte mit den schützenswerten Vegetationsbeständen (vgl. Unterlage 10.2) auf Grundlage eines Planfeststellungsverfahrens, welche allein durch diese unzureichenden Unterlagen und damit verbundenen fehlerhaften Abwägungen erwirkt werden solle, widerspräche allen rechtsstaatlichen Grundsätzen und verletze den Einwender in nicht zu rechtfertigender Weise in seinen Grundrechten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden. Das öffentliche Interesse am Umbau der Kreuzung St 2084/PAF 7 in eine Kreisverkehrsanlage in Gerolsbach setzt sich gegen die privaten Belange des Einwenders durch. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.2.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das betroffene Recht beinhaltet u.a. das auf Lebenszeit bestehende Nutzungsrecht des Gartens auf Fl.Nr.12/2, Gemarkung Gerolsbach. Bei der in Anspruch genommenen Teilfläche von ca. 50 m² handelt es sich zum einen um einen Grünstreifen am Straßenrand, der für eine Gartennutzung ungeeignet ist. Zudem erstreckt sich das Nutzungsrecht des Einwenders auf das Gesamtgrundstück, welches im verbleibenden Rest eine große, nach außen hin abgeschirmte Grünfläche

beinhaltet. Angesichts des geringen Umfangs der Inanspruchnahme von 50 m² verbleibt dem Einwender ein hinreichend großer Gartenbereich, der die mit einem Garten verbundenen typischen Nutzungen bietet. Insbesondere bleibe der unmittelbar am Haus gelegene Gartenteil von der Maßnahme unberührt. Das Nutzungsrecht wird daher im Hinblick auf das Gesamtgrundstück nur geringfügig beeinträchtigt, jedenfalls nicht völlig aufgehoben.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden.

2.4.2.2.2 Bezüglich der übrigen Einwendungen verweisen wir vollumfänglich auf die Ausführungen in C.2.4.2.1.1 bis C.2.4.2.1.7 dieses Beschlusses.

2.4.2.3 Einwender Nr. 1002

Der Einwender kritisierte, ein durch die Erneuerung des Brückenbauwerks entstehender Rückstau in den Bach „Stockhauser Graben“, welcher stromabwärts in den Gerolsbach münde, sei im vorliegenden Verfahren nicht berücksichtigt worden. Durch diesen Rückstau entstünden Benachteiligungen der Anlieger.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Durch das gegenständliche Vorhaben bleibt der Querschnitt der Brücke unverändert. Damit ändert sich auch das Abflussvolumen nicht. Ein verstärkter Aufstau in den Stockhausener Graben erfolgt daher durch das Vorhaben nicht.

Im Übrigen wird vollumfänglich auf die Ausführungen in C.2.4.2.1.1 bis C.2.4.2.1.7 dieses Beschlusses verwiesen.

2.4.2.4 Einwender Nr. 1003

Wir verweisen vollumfänglich auf die Ausführungen in C.2.4.2.1.1 bis C.2.4.2.1.7 dieses Beschlusses.

2.4.2.5 Einwender Nr. 1004

Wir verweisen vollumfänglich auf die Ausführungen in C.2.4.2.1.1 bis C.2.4.2.1.7 dieses Beschlusses.

2.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Umbau der Kreuzung der Staatsstraße 2084 mit der Kreisstraße PAF 7 zu einer Kreisverkehrsanlage in der

Gemeinde Gerolsbach auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig. Die vorstellbaren Varianten werden als ungeeignet beurteilt.

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

3. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl 5/1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm nach Art. 4 Satz 1 Nr. 2 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30, 80335 München (Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München), schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

Gemäß § 55a Abs. 1 VwGO i. V. m. der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Verwaltungsgerichtsbarkeit vom 1. April 2016 (GVBl. 2016, S. 69) können beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof und beim Verwaltungsgericht München ab dem 1. Mai 2016 in allen Verfahrensarten elektronische Dokumente eingereicht werden.

Bei der Übermittlung elektronischer Dokumente sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter www.vgh.bayern.de/verwaltungsgerichtsbarkeit/rechtsantragstelle auf-

geführt. Einfache E-Mail ist nicht geeignet, verfahrensrelevante Schriftsätze zu übersenden.

Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den oben unter A.2 dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen in der Gemeinde Gerolsbach und beim Markt Hohenwart zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Daneben kann der Planfeststellungsbeschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der öffentlichen Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung-oberbayern.de abgerufen werden, rechtlich maßgeblich ist die in Papierform ausgelegte Fassung des Beschlusses und der Unterlagen.

München, 17.04.2020

Regierung von Oberbayern

gez.

Weckbach

Regierungsrätin

