

Aktenzeichen: 32-4354.3-2-1



## Regierung von Oberbayern



### Planfeststellungsbeschluss

**Verlegung der Staatsstraße 2229 im Bereich des Bahnübergangs**

**Nürnberger Straße**

**und**

**Verlängerung der Kreisstraße IN 19**

**(Schneller Weg)**

**Bau-km 0+847,78 - Bau-km 1+900,71**

**München, 22.12.2016**

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis .....</b>	<b>2</b>
<b>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen .....</b>	<b>4</b>
<b>A Entscheidung .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Feststellung des Plans.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Festgestellte Planunterlagen.....</b>	<b>5</b>
<b>3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen .....</b>	<b>7</b>
3.1 Unterrichtungspflichten .....	7
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung .....	8
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen) .....	10
3.4 Kampfmittel, Bodenschutz und Altlasten .....	11
3.5 Natur- und Landschaftsschutz.....	12
3.6 Verkehrslärmschutz .....	14
3.7 Landwirtschaft .....	15
3.8 Fischereiliche Belange.....	15
3.9 Belange des Denkmalschutzes .....	16
3.10 Eisenbahnliche Belange im Hinblick auf die Bahnstrecke Ingolstadt-Nord – Werkbahnhof Terreno (Strecken-Nr. 5386) .....	17
3.11 Belange von Leitungsträgern .....	18
<b>4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....</b>	<b>26</b>
4.1 Gegenstand/Zweck .....	26
4.2 Plan .....	26
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen .....	26
<b>5. Straßenrechtliche Verfügungen .....</b>	<b>29</b>
<b>6. Entscheidungen über Einwendungen.....</b>	<b>29</b>
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen .....	29
6.2 Zurückweisung .....	29
<b>7. Kostenentscheidung .....</b>	<b>29</b>
<b>B Sachverhalt .....</b>	<b>30</b>
<b>1. Beschreibung des Vorhabens .....</b>	<b>30</b>
<b>2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....</b>	<b>31</b>
<b>C Entscheidungsgründe .....</b>	<b>35</b>
<b>1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....</b>	<b>35</b>
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen) .....	35
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen .....	38
<b>2. Materiell-rechtliche Würdigung .....</b>	<b>44</b>
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen) .....	44
2.2 Abschnittsbildung .....	44
2.3 Planrechtfertigung .....	45
2.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung .....	54
2.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung .....	54
2.4.2 Planungsvarianten .....	55
2.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt).....	65
2.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz.....	72

2.4.5	Naturschutz, Artenschutz und Landschaftspflege .....	90
2.4.6	Gewässerschutz .....	122
2.4.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang .....	125
2.4.8	Waldliche Belange .....	126
2.4.9	Jagdliche Belange .....	126
2.4.10	Fischereiliche Belange.....	127
2.4.11	Kommunale Belange .....	128
2.4.12	Denkmalschutz .....	128
2.4.13	Eisenbahnliche Belange .....	129
2.4.14	Träger von Versorgungsleitungen .....	130
<b>2.5</b>	<b>Private Einwendungen .....</b>	<b>130</b>
2.5.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:.....	130
2.5.2	Einzelne Einwender .....	135
<b>2.6</b>	<b>Gesamtergebnis.....</b>	<b>166</b>
<b>2.7</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....</b>	<b>166</b>
<b>3.</b>	<b>Kostenentscheidung.....</b>	<b>166</b>
<b>Rechtsbehelfsbelehrung.....</b>		<b>167</b>
<b>Hinweise zur öffentlichen Bekanntmachung und zur Auslegung des Plans .....</b>		<b>168</b>

## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB .....	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI .....	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B.....	Bundesstraße
BAB.....	Bundesautobahn
BauGB.....	Baugesetzbuch
BayBodSchG.....	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG.....	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG .....	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG .....	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
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 .....	Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG .....	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG.....	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG.....	Bundeswaldgesetz
BWV.....	Bauwerksverzeichnis
DÖV .....	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl.....	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKRG .....	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV.....	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL .....	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG .....	Flurbereinigungsgesetz
FStrG.....	Fernstraßengesetz
GG .....	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS.....	Gemeindeverbindungsstraße
IGW .....	Immissionsgrenzwert
KG .....	Bayerisches Kostengesetz
MABI.....	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NVwZ .....	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG .....	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR .....	Planfeststellungsrichtlinien
RE .....	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90 .....	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS .....	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
ROG.....	Raumordnungsgesetz
St.....	Staatsstraße
StVO.....	Straßenverkehrsordnung
TKG.....	Telekommunikationsgesetz
UPR.....	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG.....	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV .....	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL .....	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO.....	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG .....	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler .....	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.3-2-1

**Vollzug des BayStrWG;  
Verlegung der Staatsstraße 2229 im Bereich des Bahnübergangs Nürnberger Straße und  
Verlängerung der Kreisstraße IN 19 (Schneller Weg)  
Bau-km 0+847,78 - Bau-km 1+900,71**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

#### **1. Feststellung des Plans**

Der Plan für die Verlegung der Staatsstraße 2229 im Bereich des Bahnübergangs Nürnberger Straße und die Verlängerung der Kreisstraße IN 19 (Schneller Weg) mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

Die Planfeststellung erfolgt unter der **aufschiebenden Bedingung**, dass mit der Bauausführung erst begonnen werden darf, wenn dem Vorhabensträger die noch erforderlichen wasserrechtlichen Gestattungen für das Einbringen einer Grundwasserwanne im Kreuzungsbereich des Geh- und Radweges mit der Bahnstrecke Ingolstadt Nord – Werkbahnhof Terreno von Bau-km 0+066,66 bis Bau-km 0+092,06 in das Grundwasser sowie für das Einbringen von Bohrpfählen, pfahlartigen Traggliedern und ähnlichen baulichen Anlagen für die Erd- und Kunstbauwerke (Brücken) in das Grundwasser durch die Untere Wasserrechtsbehörde der Stadt Ingolstadt erteilt wurden.

#### **2. Festgestellte Planunterlagen**

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Blatt</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1T	-	Erläuterungsbericht	-
2	-	Übersichtskarte	-
3T	-	Übersichtslageplan	1:5.000
6	1	Regelquerschnitt Schneller Weg Nord	1:50
6	2	Regelquerschnitt Schneller Weg Mitte	1:50
6	3	Regelquerschnitt Schneller Weg Süd	1:50

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Blatt</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
6	4	Regelquerschnitt Oskar-von-Miller-Straße	1:50
6	5	Regelquerschnitt Roder-/Beilngrieser Straße	1:50
6	6T	Regelquerschnitt Siemensstraße	1:50
6	7	Regelquerschnitt Rad und Gehweg	1:50
6	8	Regelquerschnitt Wirtschaftsweg	1:50
7	1T	Lageplan	1:1.000
7.2T	-	Bauwerksverzeichnis	-
8	1	Höhenplan Schneller Weg	1:1.000/100
8	2	Höhenplan Oskar-von-Miller-Straße	1:1.000/100
8	3	Höhenplan Roderstraße/Beilngrieser Straße	1:1.000/100
8	4	Höhenplan Siemensstraße	1:1.000/100
8	5T	Höhenplan Geh- und Radweg mit Unterführung	1:500/50
11.1	-	Schalltechnische Untersuchung Erläuterungsbericht	-
11.2	-	Schalltechnische Untersuchung Berechnungsergebnisse	-
11.3	1	Lageplan Schall	1:1.000
11.4	-	Lufthygienische Untersuchung Erläuterungsbericht	-
12.1T	-	Landschaftspflegerische Begleitplanung Erläuterungsbericht	-
12	2T	Landschaftspflegerische Begleitplanung Bestands-/Konfliktplan	1:2.500
12	3T	Landschaftspflegerische Begleitplanung Maßnahmenplan	1:1.000
12	4T	Landschaftspflegerische Begleitplanung Bilanzierung	1:1.000
12.5T	-	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	-
13	2.1	Lageplan Augraben	1:250
13	2.2	Höhenplan Augraben	1:500/50
14	1T	Grunderwerbsplan	1:1.000
14.2T	-	Grunderwerbsverzeichnis	-
15	2T	Benennungs- und Widmungsplan	1:1.000

Die Planunterlagen wurden von der Stadt Ingolstadt aufgestellt und tragen das Datum vom 22.02.2013 bzw. der 1. Tektur vom 28.05.2014.

Die erfolgten Planänderungen sind in den Planunterlagen mit dem textlichen Zusatz „1. Tektur“ und dem Buchstaben „T“ gekennzeichnet sowie in roter Farbe dargestellt. Weiterhin enthalten einzelne Planunterlagen Richtigstellungen und Ergänzungen in blauer Farbe.

Daneben sind folgende Unterlagen den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt:

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
10.1	1	Übersichtsplan Brücke über den Au graben Bau-km 1+025,19	1:100/50/10
10.2	2	Übersichtsplan Brücke über die Bahnstrecke Bau-km 1+452,74	1:100, 1:10, 1:50
10.3	3	Übersichtsplan Brücke über den Au graben Oskar-von-Miller-Straße	1:100/50/10
10.4	4a	Übersichtsplan Eisenbahnbrücke über den Geh- und Radweg	1:100, 50
13.1	-	Ergebnis wassertechnischer Berechnungen	-
15.1T	-	Verkehrsuntersuchung Anschluss Schneller Weg Ingolstadt	-
16	-	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG	-

### **3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen**

#### 3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 der Gemeinde Hepberg

3.1.2 der Gemeinde Lenting

3.1.3 der Gemeinde Wettstetten

3.1.4 dem Markt Gaimersheim

3.1.5 dem Staatlichen Bauamt Ingolstadt

3.1.6 dem Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Ingolstadt

3.1.7 dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt

3.1.8 dem Wasserverband Unterer Au graben

3.1.9 dem Eisenbahn-Bundesamt

3.1.10 der Deutschen Bahn Services Immobilien GmbH

3.1.11 dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mindestens sieben Monate vor Beginn der Erdbauarbeiten, um mit diesem die erforderlichen Schritte zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen einvernehmlich festzulegen.

3.1.12 der Deutschen Transalpinen Ölleitung GmbH (TAL) mindestens vier Monate vor dem geplanten Baubeginn, damit die Ausführungsplanung im Bereich der 26“ Mineralölföhrleitung Ingolstadt – Karlsruhe (TAL-OR) mit der TAL rechtzeitig

abgestimmt werden kann und die hierzu erforderlichen Sachverständigengutachten rechtzeitig eingeholt werden können.

3.1.13 der Deutschen Telekom Technik GmbH mindestens vier Monate vor Beginn der Bauausführungen, damit die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau rechtzeitig koordiniert werden können.

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 Technik GmbH einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

3.1.14 der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an deren betroffenen Leitungen mit den Straßenbauarbeiten rechtzeitig abgestimmt und durchgeführt werden können.

3.1.15 der COM-IN Telekommunikations GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Leitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.16 der Bayernwerk AG als Rechtsnachfolgerin der E.ON Bayern AG und der E.ON Netz GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.17 Dem Zweckverband Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt-Nord

3.1.18 den Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR (Stadtwerke Ingolstadt)

3.1.19 der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH

3.1.20 den betroffenen Fischereiberechtigten des ,Augrabens mindestens drei Wochen vor Baubeginn, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Gewässers zu unterrichten.

3.1.21 Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

3.2.1 Die einschlägigen technischen Sicherheitsvorschriften, Richtlinien, Kabelschutzanweisungen und Merkblätter (in der jeweils aktuellen Fassung) in Bezug auf die betroffenen Leitungseinrichtungen und Anlagen der Deutschen Telekom Technik



GmbH, der COM-IN Telekommunikations GmbH, der Bayernwerk AG (Rechtsnachfolgerin der E.ON Bayern AG sowie der E.ON Netz GmbH), der Deutschen Transalpinen Ölleitung GmbH, der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH, der Deutschen Bahn AG und der Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR (Stadtwerke Ingolstadt) sind einzuhalten.

- 3.2.2 Aufgrund der im Bereich des Bauvorhabens vorhandenen bzw. zu vermutenden Kampfmittel aus Kriegszeiten sind sämtliche Tiefbauarbeiten durch eine qualifizierte Fachfirma in der Kampfmittelbeseitigung zu überwachen. Deren fachkundigen Vorgaben ist Folge zu leisten.
- 3.2.3 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit. Notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.2.4 Die Bestimmungen der AVV Baulärm („Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vom 19.08.1970, MABl. 1/1970) müssen eingehalten werden.
- 3.2.5 Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II entsprechen.
- 3.2.6 Sollten bei den Bauarbeiten auch erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und -verfahren eingesetzt werden, so sind hierbei 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) einzuhalten.
- 3.2.7 Sollten Bauarbeiten während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, so sind diese auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.
- 3.2.8 Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z. B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen, etc.) soweit möglich zu reduzieren. Hierbei ist das Merkblatt des SG 50 der Regierung von Oberbayern zur Staubbminderung bei Baustellen zu beachten.
- 3.2.9 Es wird empfohlen, emissionsarme Baumaschinen einzusetzen (Stufe III A bei Selbstzündung  $19\text{kW} \leq P < 37\text{ kW}$  bzw. III B bei Selbstzündung  $37\text{kW} \leq P < 560\text{ kW}$  der Richtlinie 97/68/EG oder Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem (PMS), das die 2. Stufe der UNECE-Regelung Nr. 132 erfüllt. Abweichend hiervon

können bis zum 01.01.2017 erfolgte Nachrüstungen von PMS, die nach TRGS 554, VERT, Förderkreis Abgasnachbehandlungstechnologien für Dieselmotoren (FAD) zertifiziert oder nach Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) genehmigt wurden, weiterhin anerkannt werden). Hierauf ist bereits bei der Vergabe zu achten.

3.2.10 Es wird empfohlen, Lkws zu verwenden, die mindestens die Emissionsgrenzwerte (Euro-5-Emissionsgrenzwerte) nach Tabelle 1 des Anhangs 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (zuletzt ergänzt durch die Verordnung (EU) Nr. 459/2012 der Kommission) einhalten.

3.2.11 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit der für Bodenschutz- und Abfallrecht zuständigen Stelle der Stadt Ingolstadt abzustimmen.

3.2.12 Die fachgerechte und ordnungsgemäße Entsorgung von belastetem Bodenmaterial, auftretenden Kampfmitteln sowie anderen Abfallstoffen ist sicherzustellen (vgl. hierzu auch die Regelungen unter A.3.4 dieses Beschlusses).

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

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

Hinsichtlich der geplanten Verlegung und zweifachen Überführung des Augrabens (Gewässer III. Ordnung) sind folgende wasserwirtschaftlichen Vorgaben zu beachten:

3.3.1 Der neue Bachverlauf ist in hydraulischer Sicht dem bestehenden Bachverlauf anzupassen. Der Wasserabfluss des Augrabens darf durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt werden. Es darf zudem zu keiner Abflussverschärfung kommen. Damit der Fließcharakter des Augrabens nicht unterbrochen wird, dürfen Gewässer-aufweitungen nur oberhalb der Mittelwasserlinie vorgenommen werden.

3.3.2 Das neue Gewässer ist baggerrauh mit Prall- und Gleitufern (Steilufer in den Außenkurven, flache Ufer in den Innenkurven), völlig ohne Verbauung (mit Ausnahme im Bereich der beiden Brücken) möglichst naturnah zu gestalten.

3.3.3 Zur Förderung der Strukturvielfalt sollte punktuell Totholz (z. B. durch Wurzelstöcke) in das Gewässerbett eingebracht werden. Das Totholz ist so zu befestigen, dass keine Abschwemmung bei Hochwasser möglich ist.

3.3.4 Um die Besiedlung des neuen Gewässerabschnittes zu fördern, ist das neue Bachbett punktuell zusätzlich mit intaktem Sohlssubstrat aus dem Altbach zu versehen.

- 3.3.5 Die Verfüllung des alten Bachlaufs darf nur mit schadstofffreiem Material (z. B. Erdaushub, Sand, Kies usw.) erfolgen.
- 3.3.6 Die Gewässerverbauungen im Bereich der Brücken sind so gering wie möglich vorzunehmen, wobei darauf zu achten ist, dass die Oberkante der Sohlsicherung unter der durchgehend vorgesehenen Sohlsubstratschicht zu liegen kommt.
- 3.3.7 Der Oberflächen- und der Hochwasserabfluss dürfen durch die Maßnahmen nicht negativ verändert werden. Dies gilt auch für die Zeit der Baumaßnahme.
- 3.3.8 Bei der Bauausführung ist besonders darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in das Gewässer gelangen oder den Boden verunreinigen (Betriebsstoffe und dergleichen).
- 3.3.9 Sofern die Bauabnahme des Gewässerausbaus nach Art. 61 Abs. 1 BayWG nicht gem. Art. 61 Abs. 2 BayWG entfallen kann, ist diese durch einen anerkannten privaten Sachverständigen nach Art. 65 BayWG durchzuführen. Der Sachverständige hat vor der Durchführung der Bauabnahme der zuständigen Unteren Wasserrechtsbehörde der Stadt Ingolstadt sowie dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt den Bauabnahmetermin mindestens 14 Tage vorher mitzuteilen. Über die Bauabnahme hat der Sachverständige eine Bestätigung auszustellen, mit der die Übereinstimmung der Baumaßnahme mit den Vorgaben dieses Beschlusses bestätigt wird. Diese Bestätigung ist dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt sowie der zuständigen Unteren Wasserrechtsbehörde unverzüglich vorzulegen.
- 3.3.10 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Räumung und Pflege des Augrabens durch den Wasserverband Unterer Augraben aufgrund der Baumaßnahmen nicht unzumutbar beeinträchtigt werden. Sollte es durch das Straßenbauprojekt zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung der Räumungsmöglichkeit kommen, so hat der Vorhabensträger die Räumung der betroffenen Bereiche des Augrabens in regelmäßigen Abständen - soweit erforderlich - zu übernehmen.

#### 3.4 Kampfmittel, Bodenschutz und Altlasten

Sollten im Vorhabensbereich Kampfmittel aus Kriegszeiten angetroffen werden oder sich im Zuge der Baumaßnahme im Übrigen ein konkreter Altlastenverdacht oder eine schädliche Bodenveränderung bestätigen, sind das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt und das Umweltamt der Stadt Ingolstadt umgehend zu informieren. Für die weitere Vorgehensweise sind insbesondere die folgenden Punkte zu beachten:

- 3.4.1 In angetroffenen Bombentrichtern eingefüllte Materialien sind fachkundig auszuheben, fachkundig zu lagern und einer Haufwerksbeprobung zu unterziehen. Mögliche Verwertungs- oder Entsorgungswege sind anhand der Zuordnungswerte der LAGA - Mitteilung 20 festzulegen.
- 3.4.2 Kontaminiertes Aushubmaterial ist in dichten Containern oder auf befestigter Fläche mit vorhandener Schmutzwasserableitung zwischenzulagern, zu untersuchen und nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.4.3 Eine Versickerung des Niederschlagswassers über belastete Auffüllungen ist nicht zulässig. Kontaminierte Auffüllungen im Bereich von evtl. geplanten Versickerungsanlagen sind entsprechend den Sickerwegen vollständig auszutauschen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Z0-Werte der einschlägigen technischen Regelwerke sind dabei einzuhalten. Dies ist durch Sohl- und Flankenbeprobungen zu belegen. Der Parameterumfang ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt im Vorfeld abzustimmen.
- 3.4.4 Als Auffüllmaterial darf nur schadstofffreies Material (z. B. Erdaushub, Sand, Kies usw.) verwendet werden.
- 3.4.5 Falls der Einbau von Recycling-Bauschutt aus aufbereitetem Bauschutt und Straßenaufbruch in technischen Bauwerken für den Erd-, Straßen- und Wegebau geplant ist, sind die Vorgaben des Leitfadens "Anforderungen an die Verwertung von Bauschutt in technischen Bauwerken" vom 15.Juni 2005 zwingend zu beachten.
- 3.5 Natur- und Landschaftsschutz
- 3.5.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.
- 3.5.2 Sämtliche in der landschaftspflegerischen Begleitplanung und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aus Gründen des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sind entsprechend den festgestellten Planunterlagen umzusetzen und einzuhalten. Die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Ingolstadt ist über die ordnungsgemäße Durchführung der einzelnen Maßnahmen nachweislich und unverzüglich in Kenntnis zu setzen.
- 3.5.3 Baufeldräumungen sowie sämtliche Gehölzrodungen dürfen – vorbehaltlich der nachstehenden Ziffer A.3.5.4 dieses Beschlusses - ausschließlich außerhalb der Vogelschutzzeit und damit nur im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28./29. Februar des Jahres durchgeführt werden. Außerhalb dieser Zeit dürfen Baufeldräumungen und Rodungen nur vorgenommen werden, wenn aufgrund einer vorherigen

naturschutzfachlicher Prüfung in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Ingolstadt sichergestellt ist, dass hierdurch keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden.

- 3.5.4 Der notwendige Einschlag fledermaussensibler Gehölzbestände, insbesondere im Bereich der Haunstätter Allee (Brauereiallee, Flur-Nr. 3450/2, Gemarkung Ingolstadt), sowie der erforderliche Abbruch von Gebäuden, dürfen ausschließlich außerhalb der für Fledermäuse kritischen Sommerzeit (Fortpflanzungszeit) sowie außerhalb der Winterruhephase und nur nach rechtzeitiger vorheriger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Ingolstadt und mit dem Fledermausbeauftragten der Stadt Ingolstadt erfolgen.
- 3.5.5 Die beiden neuen Brückenbauwerke über den Au graben sind bibersicher auszuführen und mit einer lichten Weite von 5,40 m zu errichten. Die Durchlässigkeit unter den Brückenbauwerken ist durch regelmäßige Kontrollen und bei Bedarf durch Freiräumarbeiten sicherzustellen.
- 3.5.6 Von Bau-km 0+946 bis Bau-km 1+159 sind beidseits der IN 19 nach vorheriger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Ingolstadt Amphibienleiteinrichtungen zum Durchlass unter der neuen Au grabenbrücke des Schnellen Weges zu errichten. Diese Anlagen hat der Vorhabensträger regelmäßig auf Ihre Funktionsfähigkeit hin zu kontrollieren und dauerhaft in Stand zu halten.
- 3.5.7 Die in den Planunterlagen vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertiggestellt sein. Unverzüglich nach Abschluss der Arbeiten sind dem Bayerischen Landesamt für Umwelt gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 BayNatSchG die für die Erfassung und Kontrolle der Flächen erforderlichen Angaben in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster unter Verwendung des Formblatts ÖFK- Online zu übermitteln.
- 3.5.8 Der Vorhabensträger hat die Pflege und die Unterhaltung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahme A 1 nach Abschluss aller erforderlichen Arbeiten für einen Zeitraum von 15 Jahren sicherzustellen, diejenige der Kompensationsmaßnahme A 2 für einen Zeitraum von 30 Jahren.
- 3.5.9 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden. Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

3.5.10 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchthflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

3.5.11 Der Vorhabensträger hat für die Koordinierung und Ausgestaltung der naturschutzfachlichen Maßnahmen eine qualifizierte ökologische Baubegleitung sicherzustellen. Deren Kontaktdaten sind der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Ingolstadt mindestens vier Wochen vor Baubeginn mitzuteilen.

### 3.6 Verkehrslärmschutz

3.6.1 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen bis zur Verkehrsfreigabe des Schnellen Weges vollständig herzustellen und auf Dauer zu unterhalten.

3.6.2 Bei der Gestaltung der Lärmschutzwände hat der Vorhabensträger das Stadtplanungsamt der Stadt Ingolstadt rechtzeitig vorab zu beteiligen.

3.6.3 Die Eigentümer der nachfolgend angeführten Anwesen haben gegen den Vorhabensträger einen grundsätzlichen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabensträger unverzüglich und nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

Die oben genannten Ansprüche stehen den Eigentümern folgender Anwesen in der Stadt Ingolstadt, Gemarkung Ingolstadt, zu:

→ Nürnberger Straße 96 (Flur-Nr. 3446/1),

→ Nürnberger Straße 98 (Flur-Nr. 3448/5),

→ Theodor-Heuss-Straße 19 - Marktkaufgebäude (Flur-Nr. 3443)

→ Nürnberger Straße 58 (Flur-Nr. 3442/7)

→ Nürnberger Straße 91 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> (Flur-Nr. 3682/4)

→ Freybergstraße 27 (Flur-Nr. 3442/6)

Die detaillierten Ergebnisse für die jeweils betroffenen Gebäudeseiten bzw. Geschosse der einzelnen Anwesen sind in den Planunterlagen 11.2 und 11.3 dargestellt, auf die hiermit verwiesen wird.

### 3.7 Landwirtschaft

3.7.1 Anfallender Mutterboden ist fachgerecht zu gewinnen, zwischenzulagern und wiederzuverwenden.

3.7.2 Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden, sind unverzüglich nach Abschluss der Baumaßnahmen durch den Vorhabensträger zu rekultivieren. Rekultivierungen von landwirtschaftlichen Nutzflächen haben möglichst bei trockenen Bedingungen stattzufinden, beanspruchte Wege und Grundstücke sind wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen, Bodenverdichtungen durch Auflockerungen zu beseitigen.

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

3.7.4 Bestehende Drainagen und Abflussgräben sind funktionsfähig zu erhalten bzw. in Abstimmung mit den Eigentümern wiederherzustellen.

### 3.8 Fischereiliche Belange

3.8.1 Bei der Bauausführung ist auf größtmögliche Schonung der Ufervegetation des Augrabens zu achten. Die ggf. unumgängliche Entfernung von Bäumen und Sträuchern ist nach Beendigung der Maßnahme durch entsprechende Ersatzpflanzungen auszugleichen.

3.8.2 Mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit zu vermeiden. Während der Schonzeit für die im Wirkungsbereich der Maßnahme vorkommenden Fischarten ist hierauf besonders zu achten.

3.8.3 Das neu anzulegende Bachbett ist nach den Kriterien des naturnahen Wasserbaus mit möglichst abwechslungsreichen Strukturen und einem Niedrigwassergebinne auszustatten. Übertriebene Aufweitungen sind zu vermeiden, um zum einen die Wasserqualität zu erhalten und zum anderen die biologische Durchgängigkeit, insbesondere für Fische nicht zu gefährden.

3.8.4 Weiterhin wird der Einbau von größeren Steinen entlang des Uferstreifens dergestalt empfohlen, dass diese bei normalen Abflussverhältnissen mitunter im Trockenen liegen und sich bei hohen Abflüssen und somit höheren Wasserständen am Rand

strömungsberuhigte Bereiche bilden, welche dann als Einstand für Kleinfische und aquatische Bewohner dienen können.

### 3.9 Belange des Denkmalschutzes

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

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

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

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

Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

3.9.4 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Bayerisches Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege 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 Bayerisches Denkmalschutzgesetz).

- 3.10 Eisenbahnliche Belange im Hinblick auf die Bahnstrecke Ingolstadt-Nord – Werkbahnhof Terreno (Strecken-Nr. 5386)
  - 3.10.1 Hinsichtlich der im Zuge des Vorhabens zu ändernden bzw. neu zu errichtenden Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes sind die Regelungen der Verwaltungsvorschriften für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) und der Verwaltungsvorschriften über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU), jeweils in der aktuellen Fassung, zu beachten. Die danach erforderlichen Anzeigen beim Eisenbahn-Bundesamt sind rechtzeitig einzureichen und die notwendigen Anträge rechtzeitig zu stellen.
  - 3.10.2 Für die Planung und Ausführung der Eisenbahnüberführung ist zudem die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ in der jeweils aktuellen Fassung anzuwenden. Dies bedeutet für Eisenbahnüberführungen unter anderem, dass bei bis zu zweigleisigen Strecken mindestens ein Rettungsweg mit 80 cm Breite und 2,20 m Höhe baulich uneingeschränkt vorhanden sein muss, dass Kabeltröge im Fußbereich innerhalb dieser Abmessungen eines solchen Rettungswegs nicht zulässig sind und dass Geländer grundsätzlich als Füllstabgeländer auszuführen sind. Diese Vorgaben sind zu beachten. Im gleichen Sinne ist die DB-Richtlinie 804 „Eisenbahnbrücken (und sonstige Ingenieurbauwerke) planen, bauen und instand halten“ in der jeweils aktuellen Fassung als Planungsgrundlage heranzuziehen.
  - 3.10.3 Hinsichtlich der Straßenbrücke über die Bahnstrecke (BWVZ-Nr. 58, Planunterlage 7.2T) hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit der DB Netz AG zu prüfen, ob hier ggf. Maßnahmen zum Schutz der Bahnstrecke vor von Straßen und Wegen abkommenden Fahrzeugen und deren Ladung vorzusehen sind (vgl. Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS)).
  - 3.10.4 Bepflanzungen in der Nähe von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes sind mit der DB AG hinsichtlich notwendiger Abstandsmaße rechtzeitig vorher abzustimmen.
  - 3.10.5 Soweit sich im Zuge der durchzuführenden Bauarbeiten die Notwendigkeit von weiteren vorübergehenden und/oder dauerhaften Änderungen an Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes ergeben sollte, so ist das Eisenbahn-Bundesamt

hierüber möglichst frühzeitig zu unterrichten. Soweit sich daraus Änderungen der festgestellten Planung ergeben sollten, ist Art. 76 BayVwVfG zu beachten.

### 3.11 Belange von Leitungsträgern

#### 3.11.1 Belange der Deutschen Transalpinen Oelleitung GmbH (TAL)

3.11.1.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Mineralölfernleitung Ingolstadt – Karlsruhe (TAL-OR) der TAL durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere ist die Mineralölfernleitung vor unzulässigen Belastungen zu schützen.

3.11.1.2 Soweit erforderlich, ist die Lage der Mineralölfernleitung durch einen Suchschlitz eindeutig festzustellen und das jeweilige kennzeichnende Querprofil zu übernehmen.

3.11.1.3 Aufgrund der zu erwartenden Verkehrslasten ist die Mineralölfernleitung durch ein Brückenbauwerk vor unzulässigen Kräften zu schützen. Hierfür sind dem für die TAL zuständigen TÜV-Sachverständigen Detailzeichnungen sowie eine geprüfte Statik vorzulegen. Eine Musterstatik unter Zugrundelegung des DIN Fachberichts 101 (vormals SLW 60) kann dabei durch die TAL zur Verfügung gestellt werden.

3.11.1.4 Der Vorhabensträger hat dem für die TAL zuständigen TÜV-Sachverständigen die vorgesehenen Baugrunduntersuchungen hinsichtlich möglicher Setzungen zur Prüfung vorzulegen.

3.11.1.5 Die Baumaßnahme stellt eine Änderung gemäß den für die TAL geltenden Vorschriften hinsichtlich der technischen Regeln für Rohrfernleitungen (TRFL) dar und muss nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und Vorliegen der Detailplanung von den zuständigen Sachverständigen des TÜV und des Bayerischen Landesamts für Umwelt sicherheitstechnisch bewertet werden. Hierfür ist nach Zugang der Detailplanungsunterlagen eine Vorlaufzeit von mindestens drei Monaten einzurechnen. Diese Stellungnahmen werden Bestandteil des Kreuzungsvertrages; die darin genannten Auflagen sind zu beachten.

3.11.1.6 Zum Schutz der Fernleitung gegen von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge sind außerhalb des Schutzbauwerks bis zu einem Abstand von 15,00 m senkrecht zum Böschungsfuß Betonfertigteile über die Rohrleitung zu verlegen. Alternativ kann ein ausreichend dimensionierter Abkommensschutz neben der Fahrbahn sowie ein Geotextil direkt über der Mineralölfernleitung verlegt werden. Bei beiden Alternativen sind zusätzlich jeweils Trassenwarnbänder („Achtung Pipeline“ o.ä.) vorzusehen.

3.11.1.7 Bei Baumaßnahmen im 10,00 m breiten Schutzstreifen der Mineralölfernleitung TAL-OR müssen folgende Vorgaben zur Sicherheit der Anlagen der TAL beachtet werden:

- 3.11.1.7.1 Die Auflagen aus den „Richtlinien für die Inanspruchnahme des Schutzstreifens der Ölleitung. durch Dritte“ der TAL in der jeweils aktuellen Fassung sind einzuhalten.
- 3.11.1.7.2 Während der Baudurchführung im Schutzstreifen der Mineralölferrleitung wird die TAL eine Bauaufsicht stellen. Zu diesem Zweck ist die TAL rechtzeitig, mindestens 7 Werktage vor Baubeginn, zu informieren. Geschieht dies nicht, so gilt die Genehmigung der Arbeiten durch die TAL als nicht erteilt. Sämtliche Arbeiten sind unter Aufsicht der TAL durchzuführen. Die Baumaßnahmen sind dabei durch den Vorhabensträger so zu planen, dass sie während der Regelarbeitszeit der TAL (07:30 - 16:30 Uhr) durchgeführt werden können. Die hierzu einschlägigen Vorschriften (Arbeitszeitgesetz u.a.) sind einzuhalten.
- 3.11.1.7.3 Vor Baubeginn muss die genaue Lage und der Verlauf der Mineralölferrleitung im Beisein des Vorhabensträgers gesucht, ausgepflockt und markiert werden. Ggf. sind Suchschachtungen durchzuführen. Die Vorgaben der TAL hierzu sind zu beachten. Die Markierungen sind vom Vorhabensträger so abzusichern, dass sie während der gesamten Bauzeit dauerhaft ersichtlich sind und nicht beschädigt werden.
- 3.11.1.7.4 Erdarbeiten im Bereich des Schutzstreifens sind grundsätzlich von Hand auszuführen. Der Einsatz von Baumaschinen (auch Druckluftspaten) darf nur nach ausdrücklicher Genehmigung der Bauaufsicht der TAL und in deren Beisein vorgenommen werden.
- 3.11.1.7.5 Beim Einsatz von Baggern sind ausschließlich Baggerschaufeln ohne Zähne zugelassen.
- 3.11.1.7.6 Bei parallel zum Verlauf der Mineralölferrleitung stattfindenden Verlegungsarbeiten muss der zur Pipeline weisende Baugrubenrand mind. 5,00 m von der Mitte der Pipeline entfernt sein. Die Lage der Pipeline muss hierfür zweifelsfrei bekannt sein, ggf. ist das Anlegen von Suchschlitzen im Beisein der TAL erforderlich. Das Abrutschen von Erdreich aus dem Schutzstreifen muss dauerhaft bis zum Verfüllung der Baugrube verhindert werden, ggf. ist dies durch bauliche Maßnahmen sicher zu stellen.
- 3.11.1.7.7 Außerhalb des Schutzbauwerks sind für das Setzen von Leitplanken/Lärmschutzwänden im Schutzstreifenbereich Streifenfundamente zu gießen (L x B x T:10 m x 0,8 m x 0,5 m) und die Leitplanken/Lärmschutzwände auf diese aufzuschrauben.  
Das Rammen von Pfosten ist innerhalb des Schutzstreifens der Mineralölferrleitung streng untersagt.
- 3.11.1.7.8 Muss die Mineralölferrleitung auf Grund der Straßenbauarbeiten freigelegt werden, so wird die TAL vor dem Verfüllen die Rohrisolierung mit dem Hochspannungs-

testgerät (Prüfspannung 20 kV) überprüfen und ggf. ausbessern. Dies ist vom Vorhabensträger zu berücksichtigen.

3.11.1.7.9 Im Schutzstreifenbereich können ab 1,00 m Überdeckung statisch wirkende Bauwalzen eingesetzt werden, deren max. Betriebsgewicht 20,00 to. nicht überschreitet.

Dynamisch wirkende Geräte wie Vibrations- oder Rüttelwalzen sind auf keinen Fall zugelassen. Dynamische Handverdichtungsgeräte (Handrüttler) sind ebenfalls nicht zugelassen.

Reichen die zugelassenen Verdichtungsgeräte für den Aufbau eines tragfähigen Untergrundes nicht aus, so sind lagenweise Verdichtungen vorzunehmen.

3.11.1.7.10 In Sonderfällen müssen gemäß Auflastberechnung des für die TAL zuständigen Sachverständigen des TÜV Zusatzmaßnahmen (besonderes Material, bauliche Maßnahmen zur Minderung der Auflast der Mineralölferrleitung) festgelegt werden.

3.11.1.7.11 Die Überdeckung der Mineralölferrleitung im Baustellenbereich muss mindestens 1,0 m betragen. Ein ausreichender Schutz gegen Eintiefung von Fahrspuren muss vorgesehen werden.

3.11.1.7.12 Bei Bedarf ist der Verlauf der Mineralölferrleitung an beiden Straßenseiten eindeutig durch Markerpfähle, die von der TAL bereitgestellt und nur im Beisein der Bauaufsicht der TAL aufgestellt werden dürfen, zu kennzeichnen.

3.11.1.7.13 Gräben sind im Leitungsbereich zu verrohren, sobald der lichte Abstand zwischen Grabensohle und Oberkante der Pipeline 1,0 m unterschreitet. Alternativ können die Grabensohlen mit Magerbeton oder Solsteinen ausgekleidet werden.

3.11.1.7.14 Das Überfahren der Rohrleitung mit Baufahrzeugen außerhalb bestehender befestigter Wege ist nicht zulässig. Dies gilt ebenso im gesamten Parallelführungsbereich.

3.11.1.7.15 Im Parallelführungsbereich müssen Radweg und Straßenverlauf so gewählt werden, dass eine Freilegung der Mineralölferrleitung jederzeit möglich und nicht erschwert wird. Eine Inanspruchnahme des Schutzstreifens hierfür kann nicht gestattet werden.

3.11.1.7.16 Es sind Messanschlüsse sowie Messsonden zur Überprüfung des kathodischen Korrosionsschutzes anzubringen. Diese können nach Rücksprache auch durch die TAL gestellt werden.

3.11.1.7.17 Müssen zusätzliche Bauüberfahrten geschaffen werden, so sind diese besonders durch Aufschüttung und Baggermatratzen zu sichern und mit der Bauaufsicht der TAL vorher im Einzelnen abzusprechen.

- 3.11.1.7.18 Das Überfahren der Mineralölferrleitung außerhalb befestigter Überfahrten ist durch einen im Beisein der Bauaufsicht der TAL parallel zu der Leitungssachse aufzustellenden Bauzaun oder vergleichbare Maßnahmen im gesamten Parallelführungsbereich zuverlässig zu verhindern. Auch diese Maßnahmen müssen rechtzeitig vorher mit einem Beauftragten der TAL abgesprochen werden.
- 3.11.1.7.19 Das Ablagern von Baugerät, Baumaterial oder Aushub im Bereich des Schutzstreifens ist nur in Absprache mit einem Beauftragten der TAL zulässig.
- 3.11.1.7.20 In der Nähe öffentlicher Wege ist sicher zu stellen, dass eine Beschädigung der Mineralölferrleitung durch den Straßenverkehr ausgeschlossen werden kann.
- 3.11.1.7.21 Speziell hinsichtlich des Schutzbauwerkes hat der Vorhabensträger weiterhin folgende Punkte zu berücksichtigen:
- 3.11.1.7.21.1 Die einzeln entnehmbaren Entlastungsplatten (Plattenbreite maximal 1,00 m) sind auf setzungsfreie Fundamentstreifen, die bis auf mindestens 0,50 m unter Pipelineunterkante tragfähigen Boden gegründet werden, zu setzen.
- 3.11.1.7.21.2 Die Fundamentstreifen sind so anzulegen, dass der ungehinderte Zugang zur Fernleitung erhalten bleibt, ein lichter seitlicher Abstand von 1,50 m zwischen Außenkante Fundament und Rohr darf dabei nicht unterschritten werden.
- 3.11.1.7.21.3 Für das Bauwerk ist eine geprüfte Statik so rechtzeitig vorzulegen, dass sie vor Einbringung der Entlastungsplatten durch die für die TAL zuständigen Sachverständigen geprüft werden kann.
- 3.11.1.7.21.4 Die Entlastungsplatten sind so auszubilden, dass sie jederzeit entfernt werden können.
- 3.11.1.7.21.5 Der lichte Abstand von Oberkante Rohrleitung zur Entlastungsplatte muss mindestens 0,50 m betragen.
- 3.11.1.7.21.6 Zur Verfüllung des Rohrgrabens ist steinfreier Sand zu verwenden. Die Auffüllung darf nur bis 20 cm unter die Entlastungsplatte reichen. Der verbleibende Freiraum ist zum Schutz gegen Setzungen erforderlich.
- 3.11.1.7.21.7 Die Öffnungen des Schutzbauwerkes sind zum Schutz vor Ausspülungen in geeigneter Weise (Lehmriegel oder Ähnliches) zu verschließen.
- 3.11.1.7.21.8 Die für die Errichtung der Brückenwerke nötigen Baugeräte dürfen nur auf der jeweils von der Mineralölferrleitung abgewandten Seite aufgestellt werden.
- 3.11.1.7.21.9 Das Ausmaß möglicher Setzungen im Kreuzungsbereich ist durch eine fachlich kompetente Stelle rechtzeitig vor Abschluss der Planung zu ermitteln und der TAL unverzüglich zuzuleiten. Die TAL wird diese Ergebnisse an die zuständigen Sachverständigen zur abschließenden Beurteilung der Gesamtmaßnahme übermitteln.
- 3.11.1.8 Die Kreuzungsbedingungen sind der ausführenden Baufirma aufzuerlegen, auszuhändigen und von dieser an der Baustelle bereitzuhalten.

3.11.2 Belange der Telekom Technik GmbH

3.11.2.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Telekom Technik GmbH durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden.

3.11.2.2 Der Vorhabensträger hat in Ansehung der durch das Vorhaben betroffenen Leitungen der Telekom Technik GmbH einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und diesen mit der Telekom Technik GmbH, soweit deren Belange berührt sind, mindestens vier Monate vor Baubeginn abzustimmen, damit ggf. notwendige Bauvorbereitungen, Kabelbestellungen, Kabelverlegungen, Ausschreibungen von Tiefbauleistungen der Telekom Technik GmbH etc. rechtzeitig eingeleitet werden können.

3.11.3 Belange der COM-IN Telekommunikations GmbH

Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der COM-IN Telekommunikations GmbH durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden.

3.11.4 Belange der Bayernwerk AG als Rechtsnachfolgerin der E.ON Bayern AG und der E.ON Netz GmbH

3.11.4.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Bayernwerk AG durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden.

3.11.4.2 Betroffene 110-kV-Kabel

3.11.4.2.1 Die einzuhaltende Schutzzone der Kabel beträgt für Aufgrabungen 3,00 m beiderseits der Trasse.

3.11.4.2.2 Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer derartigen Bepflanzung beträgt die einzuhaltende Schutzzone je 2,50 m („Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln). Dies ist insbesondere bei den landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen.

3.11.4.2.3 Die Kabel können in den Baubereichen unverändert liegen bleiben, wenn eine Mindestüberdeckung der 110-kV-Kabel von 0,90 m sichergestellt ist. Dazu ist die genaue Tiefe der Kabel rechtzeitig durch Suchschlitze (im Beisein eines Mitarbeiters der Bayernwerk AG) festzustellen und in Form eines Längsschnittes darzustellen.

Wird die Mindestüberdeckung von 0,90 m nicht eingehalten, sind die Kabel mit geeigneten Maßnahmen zu sichern. Als Sicherungsmaßnahmen sind die Kabel im

Straßenbereich entweder mit Stahl-Halbschalen oder mit Druckentlastungsplatten zu sichern. Die Sicherungsmaßnahmen auf der Ostseite der Bahnstrecke (in Parallellage der Böschung Geh- und Radweg) sind noch festzulegen.

- 3.11.4.2.4 Bei der Auskoffierung in den Straßenbereichen und im Bereich der Geh- und Radwege dürfen die 110-kV-Kabel bei einer Überdeckung von weniger als ca. 80 cm nicht mit schweren Baumaschinen befahren werden.
- 3.11.4.2.5 Im Bereich des geplanten Geh- und Radweges darf die Überdeckung des 110-kV-Kabels (Planunterlage 7.2T, BWVZ-Nr. 66) 1,50 m nicht überschreiten.
- 3.11.4.2.6 Sollte eine Ortung der Hochspannungskabel erforderlich sein, haben die ausführenden Baufirmen rechtzeitig vorher Kontakt mit der Bayernwerk AG aufzunehmen.
- 3.11.4.3 Betroffene Fernmeldekabel
  - 3.11.4.3.1 Die einzuhaltende Schutzzone der Fernmeldekabel beträgt 1,00 m beiderseits der Trasse.
  - 3.11.4.3.2 Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer derartigen Bepflanzung beträgt die Schutzzone je 2,50 m („Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln). Dies ist insbesondere bei den landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen zu berücksichtigen.
  - 3.11.4.3.3 Die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung bzw. Verlegung der Fernmeldekabel sind rechtzeitig vorher mit der Bayernwerk AG abzustimmen.
- 3.11.5 Belange der Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH
  - 3.11.5.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden.
  - 3.11.5.2 Die Anlagen der Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH sind bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern.
  - 3.11.5.3 Ohne rechtzeitige vorherige Abstimmung mit der Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH dürfen deren Anlagen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden.
- 3.11.6 Belange der Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR (Stadtwerke Ingolstadt)
  - 3.11.6.1 Um den natürlichen Wasserkreislauf zu erhalten und die öffentliche Kanalisation so wenig wie möglich zu belasten, hat der Vorhabensträger im Zuge der

Ausführungsplanung nochmals detailliert zu untersuchen, ob für die Entwässerung des Geh- und Radwegs zwischen der Nürnberger Straße/Marieluise-Fleißer Straße sowie dem Geh- und Radweg östlich der Beilngrieser Straße anstelle des derzeit vorgesehenen Neubaus eines Entwässerungskanals mit Pumpenschacht und dessen Anschluss an den öffentlichen Entwässerungskanal in der bestehenden Roderstraße (vgl. BWVZ-Nr. 80, Planunterlage 7.2T) nicht doch eine breitflächige Versickerungsmöglichkeit geschaffen werden kann. Das Untersuchungsergebnis ist den Ingolstädter Kommunalbetrieben AöR unverzüglich vorzulegen.

Soweit sich daraus Änderungen der planfestgestellten Entwässerungssituation ergeben sollten, ist Art. 76 BayVwVfG zu beachten.

- 3.11.6.2 Sollten sich im Zuge der Ausführungsplanung gegenüber der bislang zwischen dem Vorhabensträger und den Ingolstädter Kommunalbetrieben AöR abgestimmten Planung für die Bereiche, bei denen das Niederschlagswasser in das öffentliche Kanalsystem eingeleitet werden soll, Veränderungen - etwa hinsichtlich der Einleitungsmengen - ergeben, so ist eine neuerliche rechtzeitige Abstimmung mit den Ingolstädter Kommunalbetrieben AöR vorzunehmen. Dabei wird von den Ingolstädter Kommunalbetrieben AöR ggf. auch die zulässige Menge des einzuleitenden Niederschlagswassers bzw. bei Bedarf die Errichtung eines Stauraumkanals zur gedrosselten Ableitung festgelegt.
- 3.11.6.3 Der Vorhabensträger hat bei der Errichtung der Entwässerungsanlagen die geologischen Verhältnisse zu berücksichtigen.
- 3.11.6.4 Die Anpassung des bestehenden Schachtes/Schachtdeckels des öffentlichen Kanalsystems im Bereich der Beilngrieser Straße bei Bau-km 0+358 an die neue Höhenlage hat so zu erfolgen, dass kein Niederschlagswasser eindringen kann.
- 3.11.6.5 Die im Kreuzungsbereich der bestehenden Roderstraße und des Schneller Weges bei Bau-km 1+368 geplante erhebliche Überdeckung des öffentlichen Entwässerungskanals DN 1200 ist im Rahmen eines Statik-Gutachtens zu prüfen und dieses den Ingolstädter Kommunalbetrieben AöR vorzulegen.
- 3.11.6.6 Nicht mehr benötigte Entwässerungseinrichtungen sind vom Vorhabensträger bis zum Revisionsschacht fachgerecht zurückzubauen. Anschlussleitungen vom Revisionsschacht bis zum weiterführenden öffentlichen Abwasserkanal, die aufgelassen werden, sind fachgerecht zurückzubauen bzw. zu verdämmen und am Hauptkanal zu verschließen.
- 3.11.6.7 Im Zuge der Ausführungsplanung sind den Ingolstädter Kommunalbetrieben AöR Entwässerungspläne für die geplanten, an die öffentliche Kanalisation anzuschließenden Entwässerungseinrichtungen vorzulegen.



- 3.11.6.8 Öffentliche Entwässerungseinrichtungen, die künftig im Zuge des Vorhabens nicht mehr innerhalb öffentlich gewidmeter Straßenverkehrsflächen, aber weiterhin auf städtischem Grund liegen (z. B. im östlichen Bereich der Roderstraße), sind auf Verlangen der Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR mittels Dienstbarkeiten zu deren Gunsten dinglich zu sichern.
- 3.11.6.9 Der Vorhabensträger erstellt die zur Ableitung des Niederschlagswassers erforderlichen Entwässerungskanäle auf eigene Kosten. Die zu errichtenden Entwässerungsanlagen zur Ableitung des von der Straßen-, Geh- bzw. Radwegeoberfläche abfließenden Niederschlagswassers verbleiben im Eigentum des Vorhabensträgers und sind von diesem zu unterhalten.
- 3.11.6.10 Für den im Zuge des Vorhabens entfallenden Standort der derzeit im nordöstlichen Bereich der Siemensstraße angeordneten Wertstoffinsel mit Glas- und Kleidercontainern hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit den Ingolstädter Kommunalbetrieben AöR einen geeigneten Ersatzstandort in der Nähe zu schaffen.
- 3.11.7 Belange des Zweckverbandes Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt-Nord
- 3.11.7.1 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen des Zweckverbandes der Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt-Nord durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden.
- 3.11.7.2 Die Lage der beiden aufgrund der Straßenbaumaßnahme anzupassenden Schächte D035 und D036 des Zweckverbandes (vgl. BWVZ-Nr. 4, Planunterlage 7.2T) ist durch den Vorhabensträger rechtzeitig vor Ort zu überprüfen.
- 3.11.7.3 Die im Baubereich des Vorhabens liegende Leitung des Zweckverbandes der Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt-Nord ist während der Bauzeit zu sichern. Anpassungen und Sicherungen sind mit dem Zweckverband rechtzeitig vorher abzustimmen.
- 3.11.7.4 Niederschlagwasser bzw. Grund- und Bachwasser darf während der Bauphase nicht in den Mischwasserkanal eingeleitet werden.
- 3.11.7.5 Sollte die Kanaltrasse, welche im Bereich bestehender Feldwege liegt, im Zuge der Neugestaltung der Anbindung der Feldwege an die Kreisstraße IN 19 nicht mehr im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen, aber weiterhin auf städtischem Grund liegen, so ist die Kanalleitung auf Verlangen des Zweckverbandes mittels Dienstbarkeiten zu dessen Gunsten dinglich zu sichern.

#### **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

##### 4.1 Gegenstand/Zweck

4.1.1 Der Stadt Ingolstadt wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers im Bereich des Straßenbauvorhabens von Bau-km 0+847,78 bis Bau-km 1+900,71 über Sickermulden in das Grundwasser erteilt.

##### 4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen vom 22.02.2013 in der Fassung der 1. Tektur vom 28.05.2014 zugrunde.

##### 4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen sowie den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Regelwerke (insbesondere DWA Arbeitsblatt A 138 und Merkblatt M 153) maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.2 Der Vorhabensträger hat die gesamten Maßnahmen plan- und sachgemäß nach den Vorgaben dieses Beschlusses sowie nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik und der Baukunst auszuführen.

4.3.3 Das Regenwasser darf keine schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.

4.3.4 Die betrieblichen Maßnahmen für die Versickerungsanlagen sind gemäß Arbeitsblatt DWA-A 138 vorzunehmen.

4.3.5 Die Versickerungsanlagen sind mindestens zweimal jährlich zu überprüfen, zu warten und gegebenenfalls zu reinigen; insbesondere im Herbst ist mit verstärktem Anfall von Laub zu rechnen.

4.3.6 Beginn und Vollendung der Bauarbeiten sind dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt sowie der zuständigen Unteren Wasserrechtsbehörde der Stadt Ingolstadt rechtzeitig vorher anzuzeigen. Wird die Anlage in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.

4.3.7 Die für die Berechnung der Sickeranlagen zugrunde gelegten Durchlässigkeitsbeiwerte  $k_f$  sind vor der Bauausführung nochmals zu überprüfen und müssen dauerhaft gewährleistet sein.

- 4.3.8 Die Mulden sind mit einer mindestens 30 cm starken, belebten und humosen Oberbodenschicht auszubilden. Der Bewuchs hat i. d. R. durch eine Rasenansaat zu erfolgen. An den Oberboden werden folgende Anforderungen gestellt:
- pH-Wert 6-8,
  - Humusgehalt 1-3 % und
  - Tongehalt unter 10%.
- 4.3.9 In das Grundwasser darf kein Abwasser eingeleitet werden. Das Ableiten von vorgeklärtem Hausabwasser bedarf der wasserrechtlichen Behandlung.
- 4.3.10 Eventuelle Einleitungsstellen in die Mulden sind gegen Ausspülung zu sichern.
- 4.3.11 Der mittlere höchste Grundwasserabstand unter den Versickerungsanlagen muss mindestens 1,0 m betragen.
- 4.3.12 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger unverzüglich zu beseitigen.
- 4.3.13 Es ist sicherzustellen, dass auch bei Regenereignissen, die den Bemessungsregen überschreiten und ggf. die Sickeranlagen überstauen, ein schadloses Abfließen des Regenwassers gewährleistet ist. Nachbargrundstücke dürfen dadurch nicht nachteilig beeinflusst werden.
- 4.3.14 Sofern die Bauabnahme der Entwässerungseinrichtungen nach Art. 61 Abs. 1 BayWG nicht gem. Art. 61 Abs. 2 BayWG entfallen kann, ist diese durch einen anerkannten privaten Sachverständigen nach Art. 65 BayWG durchzuführen. Der Sachverständige hat vor der Durchführung der Bauabnahme der zuständigen Unteren Wasserrechtsbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt den Bauabnahmetermin mindestens 14 Tage vorher mitzuteilen. Über die Bauabnahme hat der Sachverständige eine Bestätigung auszustellen, mit der die Übereinstimmung der Baumaßnahme mit den Vorgaben der wasserrechtlichen Erlaubnis bestätigt wird. Diese Bestätigung ist den Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt sowie der zuständigen Unteren Wasserrechtsbehörde der Stadt Ingolstadt unverzüglich vorzulegen.

Bei Anlagen oder Anlagenteilen, die nach der Fertigstellung nicht mehr einsehbar oder zugänglich und für die Funktion der Anlage von nicht unwesentlicher Bedeutung sind, ist der private Sachverständige so rechtzeitig zu beauftragen, dass durch die Durchführung einer Teilabnahme eine ordnungsgemäße Abnahme nach Art. 61 BayWG erreicht werden kann.

- 4.3.15 Der Antragsteller ist verpflichtet, innerhalb von 3 Monaten nach Inbetriebnahme dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt und der zuständigen Unteren Wasserrechtsbehörde der Stadt Ingolstadt je eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.
- 4.3.16 Den für den Gewässerschutz zuständigen Behördenvertretern ist jederzeit Zugang zu den Anlagen zu gewähren.
- 4.3.17 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich der zuständigen Unteren Wasserrechtsbehörde der Stadt Ingolstadt und dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt anzuzeigen und durch aussagekräftige Unterlagen zu belegen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Planunterlagen eine hierzu erforderliche bau- oder wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis zu beantragen.
- 4.3.18 Der Vorhabensträger hat rechtzeitig vor Baubeginn unter Vorlage aller hierfür erforderlichen, aussagekräftigen und prüffähigen Unterlagen bei der Unteren Wasserrechtsbehörde der Stadt Ingolstadt die wasserrechtliche Gestattung zum Einbringen einer Grundwasserwanne im Kreuzungsbereich des kombinierten Geh- und Radweges mit der Bahnstrecke Ingolstadt Nord – Werkbahnhof Terreno von Bau-km 0+066,66 bis Bau-km 0+092,06 in das Grundwasser zu beantragen. Mit der Bauausführung darf erst begonnen werden, wenn dem Vorhabensträger die wasserrechtliche Gestattung für das Einbringen der Grundwasserwanne in das Grundwasser erteilt wurde. Den dort verfügbaren Nebenbestimmungen hat der Vorhabensträger Folge zu leisten.
- 4.3.19 Der Vorhabensträger hat rechtzeitig vor Baubeginn unter Vorlage aller hierfür erforderlichen, aussagekräftigen und prüffähigen Unterlagen bei der Unteren Wasserrechtsbehörde der Stadt Ingolstadt die wasserrechtliche Gestattung zum Einbringen von Bohrpfählen, pfahlartigen Traggliedern und ähnlichen baulichen Anlagen für die Erd- und Kunstbauwerke (Brücken) in das Grundwasser zu beantragen. Mit der Bauausführung darf erst begonnen werden, wenn dem Vorhabensträger die wasserrechtliche Gestattung für das Einbringen der Bohrpfähle, der pfahlartigen Tragglieder und ähnlicher baulicher Anlagen in das Grundwasser erteilt wurde. Den dort verfügbaren Nebenbestimmungen hat der Vorhabensträger Folge zu leisten.

## **5. Straßenrechtliche Verfügungen**

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus den Planunterlagen 7.2T und 15.2. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## **6. Entscheidungen über Einwendungen**

### **6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen**

Der Vorhabensträger hat in vorheriger Abstimmung mit der örtlich zuständigen Feuerwehr sicherzustellen, dass es durch die Straßenbauarbeiten im Bereich des Grundstücks Flur-Nr. 3443 der Gemarkung Ingolstadt bei dem darauf befindlichen Einzelhandelsgewerbe während dessen Geschäftszeiten zu keinen den Brandschutz gefährdenden Nutzungseinschränkungen der Notausgänge des Gebäudes und der Flucht- und Rettungswege auf dem Grundstück kommt. Soweit erforderlich, hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit der örtlich zuständigen Feuerwehr und dem Grundstückseigentümer ausreichende alternative Notausgänge bzw. Flucht- und Rettungswege zur Verfügung zu stellen.

### **6.2 Zurückweisung**

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

## **7. Kostenentscheidung**

Die Stadt Ingolstadt trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Die Auslagen werden mit gesondertem Bescheid erhoben.

## **B Sachverhalt**

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

Die vorliegende Planung beinhaltet den Abschluss der in insgesamt drei Teilabschnitten geplanten und im Übrigen bereits realisierten Ostumgehung des Ingolstädter Stadtteils Etting, wodurch die aktuell noch bestehende Lücke zwischen der Oskar-von-Miller-Straße und der Theodor-Heuss-Straße im Norden der Stadt Ingolstadt geschlossen wird. Geplant ist hierfür eine Neuordnung der Verkehrsführung nördlich der Theodor-Heuss-Straße sowie die Neugestaltung der Anbindung der querenden Straßen an den Schneller Weg.

Das als „Schneller Weg“ bezeichnete gegenständliche Vorhaben verläuft dabei ca. 130 m nördlich der Einmündung Oskar-von-Miller-Straße als Fortführung der Kreisstraße IN 19 zunächst auf der Trasse eines bestehenden Wirtschaftsweges in Richtung Südosten und überquert unmittelbar nach der Einmündung der Oskar-von-Miller-Straße den Augraben, ein Gewässer III. Ordnung, welches im Zuge des Vorhabens auf einer Länge von ca. 165 m verlegt wird. Nach der gegenüber dem Bestand um ca. 100 m nach Norden verschobenen Kreuzung Roderstraße/Beilngrieser Straße und deren Anbindung an den neuen Schnellen Weg wird dieser nach Süden verschwenkt und bis zur Theodor-Heuss-Straße als verlegte Staatsstraße 2229 neu errichtet. Dabei überführt die Trasse der verlegten St 2229 die Bahnlinie Ingolstadt Nord – Werkbahnhof Terreno (Bahnstrecken-Nr. 5386), kreuzt im weiteren Verlauf Richtung Süden die Siemensstraße und erreicht schließlich den heutigen Knotenpunkt Nürnberger Straße/Theodor-Heuss-Straße. Südlich der Theodor-Heuss-Straße wird die bestehende Nürnberger Straße an die neue Straßenführung angepasst.

Die bis dato an der bisherigen St 2229 Nürnberger Straße/Beilngrieser Straße bestehende höhengleiche Kreuzung mit der Bahnlinie Ingolstadt-Nord – Werkbahnhof Terreno (Bahnstrecken-Nr. 5386) wird durch die höhenfreie Überquerung der verlegten St 2229 sowie durch eine Fuß- und Radwegeunterführung unter der Bahnlinie an der Nürnberger Straße/Beilngrieser Straße ersetzt. Die aktuell als St 2229 gewidmete Nürnberger Straße wird nördlich des Knotenpunkts Nürnberger Straße/Lena-Christ-Straße sowie südlich zwischen der Siemensstraße und der Theodor-Heuss-Straße zu einem Geh- und Radweg zurückgebaut, im Übrigen als durchgehender Straßenzug Siemensstraße - Nürnberger Straße – Lena-Christ-Straße geführt und dort zur Ortsstraße abgestuft.

Die Planfeststellung umfasst die Anpassung der Einmündungsbereiche der den neuen Schnellen Weg kreuzenden Straßen sowie eine Anpassung der Geh- und Radwegführung in Projektbereich durch Um- bzw. Neubauten, wodurch die derzeit bestehenden Geh- und Radwegebeziehungen wieder hergestellt bzw. ausgebaut werden.

Damit kommt es durch die Planung insgesamt zu einer Neuordnung der Verkehrsführung zwischen der Oskar-von-Miller-Straße im Norden und der Theodor-Heuss-Straße im Süden sowie zu einer Neugestaltung der Anbindungen der querenden Straßen an das neue Teilstück der IN 19 sowie der daran anschließenden verlegten St 2229.

Aus Gründen des Verkehrslärmschutzes wird auf der Ostseite der verlegten St 2229 zwischen Bau-km 1+258,3 und Bau-km 1+593,2 eine ca. 310 m lange und 2,0 m hohe Lärmschutzwand sowie an der Nordseite der Siemensstraße östlich der verlegten St 2229 von Bau-km 0+160 bis Bau-km 0+178,5 eine ca. 15 m lange und 2,0 m hohe Lärmschutzwand errichtet.

Zur Kompensation der mit dem Vorhaben verbunden unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft sind Ausgleichsmaßnahmen in einem Umfang von insgesamt ca. 2,42 ha vorgesehen, die in Teilen (1,90 ha) bereits umgesetzt wurden.

Hinsichtlich der weiteren Planungsdetails wird insbesondere auf die Darstellungen im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1T), im Lageplan (Planunterlage 7.1T) und im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 7.2T) verwiesen.

## **2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 22.02.2013 beantragte die Stadt Ingolstadt, für die Verlegung der St 2229 im Bereich des Bahnübergangs Nürnberger Straße und die Verlängerung der IN 19, insgesamt bezeichnet als Anschluss Schneller Weg, das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Für diesen letzten Teilabschnitt der Ostumgehung Etting hatte die Regierung von Oberbayern auf Antrag der Stadt Ingolstadt bereits am 04.09.2000 unter dem Az. 225-43544 IN 19-2 einen Planfeststellungsbeschluss erlassen. Dieser sah als ein Kernstück der Planung eine Unterführung der nach Westen zu verlegenden Staatsstraße St 2229 unter der Bahnlinie vor. Aufgrund einer im Nachgang dazu wesentlich geänderten Planung, welche nunmehr insbesondere eine Überführung der Bahnlinie durch die verlegte St 2229 beinhaltet, wurde das ursprünglich planfestgestellte Vorhaben seitens der Stadt Ingolstadt nicht mehr weiter verfolgt. Folglich beantragte die Stadt Ingolstadt am 22.02.2013 auch, den bislang bestehenden Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2000, Az.: 225-43544 IN 19-2,

aufzuheben. Der Aufhebungsbeschluss der Regierung von Oberbayern erging mit Datum vom 09.04.2013, wurde den hiervon Betroffenen individuell übersandt sowie nach ortsüblicher Bekanntmachung im Zeitraum vom 13.05.2013 bis 27.05.2013 öffentlich in der Stadt Ingolstadt ausgelegt. Klagen hiergegen wurden nicht erhoben.

Die neuen Planunterlagen lagen in der Zeit vom 08.04.2013 bis zum 07.05.2013 nach ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Ingolstadt zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Ingolstadt oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 21.05.2013 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind.

Die Regierung gab zudem folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Leitungsträgern und anerkannten Verbänden Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben:

- Landratsamt Eichstätt
- Gemeinde Lenting
- Gemeinde Hepberg
- Gemeinde Wettstetten
- Markt Gaimersheim
- Staatliches Bauamt Ingolstadt
- Autobahndirektion Südbayern
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Ingolstadt
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerischer Bauernverband
- Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt
- Wasserverband Unterer Au Graben
- Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- DB Netz AG
- DB Services Immobilien GmbH
- Eisenbahn-Bundesamt
- Deutsche Transalpine Ölleitung GmbH



- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH
- COM-IN Telekommunikations GmbH
- E.ON Bayern AG (heute Bayernwerk AG)
- E.ON Netz GmbH (heute Bayernwerk AG)
- Zweckverband Abwasserbeseitigungsgruppe Ingolstadt Nord
- Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR
- Ingolstädter Verkehrsgesellschaft mbH
- Polizeipräsidium Oberbayern Nord
- Wehrbereichsverwaltung Süd (heute Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, BAIUD BW)
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Verkehrsclub Deutschland (VDC), Landesverband Bayern e.V.

Darüber hinaus wurden die Sachgebiete 31.1 (Straßen- und Brückenbau), 50 (Technischer Umweltschutz) und 51 (Naturschutz) der Regierung von Oberbayern beteiligt.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger am 29.10.2013.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 09.12.2013 und am 10.12.2013 in der Stadt Ingolstadt erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Leitungsträger und Verbände sowie die Einwender wurden hiervon Mitte November 2013 individuell schriftlich benachrichtigt; im Übrigen wurde der Erörterungstermin in Ingolstadt am 27.11.2013 ortsüblich bekanntgemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der in dem durchgeführten Anhörungsverfahren schriftlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen sowie der aus den Erörterungstagen gewonnenen Erkenntnisse nahm der Vorhabensträger im Nachgang hierzu an mehreren Stellen Umplanungen vor und beantragte mit Schreiben vom 26.11.2014 die Weiterführung des Verfahrens mit den als „1. Tektur vom 28.05.2014“ bezeichneten Unterlagen.

Die mittels dieser 1. Tektur vom 28.05.2014 vorgenommenen Änderungen der Planung sind in der Planunterlage 1T auf den Seiten 1a bis 2b zusammengestellt. Hierauf wird verwiesen.

Den durch die vorgenommenen Umplanungen infolge der 1. Tektur vom 28.05.2014 Betroffenen wurde im Rahmen eines beschränkten Anhörungsverfahrens gem. Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG Gelegenheit zur Äußerung hierzu gegeben. Zu den im Rahmen dieses beschränkten Anhörungsverfahrens vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen äußerte sich der Vorhabensträger nochmals mit Schreiben vom 20.08.2015.

Im Weiteren Verfahrensgang hat der Vorhabensträger im Jahr 2016 an verschiedenen Stellen noch redaktionelle Berichtigungen von Planunterlagen vorgenommen bzw. ergänzende Begründungen eingearbeitet.

## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

Zwischen Bau-km 0+847,778 und Bau-km 1+258,3 beinhaltet das Projekt den Neubau einer 4-streifigen Kreisstraße, die Verlängerung der IN 19 zwischen der Oskar-von-Miller-Straße und der Kreuzung mit der Roderstraße/Beilngrieser Straße. Nachdem es sich dabei um eine Kreisstraße von besonderer Bedeutung handelt, ist für diese gemäß Art. 36 Abs. 2 BayStrWG ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Soweit nicht bereits eine Zubringerstraße zu Bundesfernstraßen vorliegt, richtet sich die Beurteilung, ob es sich um eine Kreisstraße von "besonderer Bedeutung" handelt, nach der Funktion der Straße im Straßennetz und dabei nach der Affinität der Straße zum übergeordneten, generell planfeststellungspflichtigen Straßennetz. Kreisstraßen von besonderer Bedeutung sind also solche, die in ihrer Erschließungsfunktion und Verkehrsstärke Staatsstraßen nahekomen, oder mit ihnen in einer wichtigen Zubringerfunktion verknüpft sind, wobei maßgeblich die Straße in ihrer gesamten Länge ist, nicht einzelne Streckenabschnitte (vgl. BayVGH, Urteil v. 02.03.1993 - 8 B 91.1039, vgl. Numberger in Zeitler, BayStrWG, Rn. 9 zu Art. 36).

Die IN 19 besitzt diese besondere Bedeutung, da sie die im nördlichen Stadtgebiet von Ingolstadt vorhandenen Straßen mit dem überörtlichen Straßennetz verknüpft, insbesondere in Richtung Norden mit der St 2335, die als Zubringerstraße zur Bundesautobahn A 9 dient und in Richtung Süden im Zuge der vorliegenden Planung künftig mit der verlegten St 2229, die über die Theodor-Heuss-Straße bzw. über die Goethestraße (B16a) oder weiter über die Schillerstraße (B13) ebenfalls zur Bundesautobahn A 9 führt.

Für eine besondere Bedeutung der IN 19 spricht in Ergänzung dazu auch ihre Verkehrsbelastung. Im Bereich unmittelbar nördlich des geplanten Verlängerungsbereichs weist die IN 19 der den Planunterlagen nachrichtlich beigefügten Verkehrsuntersuchung von gevas humberg & partner zufolge schon heute eine Verkehrsbelastung von etwa 8.900 Kfz/24h auf. Im Prognose-Planfall für 2025 ist in dem neu zu errichtenden Bereich der IN 19 mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 19.900 Kfz/24h zu rechnen. Damit liegen die

Fahrzeuggewegungen hier schon aktuell und erst Recht bei Umsetzung des Projekts ganz beträchtlich über der für Kreisstraßen im Regierungsbezirk Oberbayern im Rahmen der Straßenverkehrszählung 2010 ermittelten durchschnittlichen Verkehrsbelastung von 2.347 Kfz/24h. Zusammen mit der dargestellten Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz lässt dieser Zahlenvergleich den Schluss zu, dass es sich bei der IN 19 um eine Kreisstraße von besonderer Bedeutung handelt.

Den dabei für das Projekt gewählten Prognosehorizont 2025 erachten wir als für die rechtliche Beurteilung des Vorhabens als ausreichend bemessen. Im Einzelnen verweisen wir dazu auf die Ausführungen unter C.2.4.4.2.3 dieses Beschlusses.

Zwischen Bau-km 1+258,3 und der Planfeststellungsgrenze bei Bau-km 1+900 handelt es sich bei der geplanten Verlegung der St 2229 in Richtung Westen um die wesentliche Änderung einer Staatsstraße, für die nach Art. 36 Abs. 1 Satz 1 und 2 BayStrWG ebenfalls ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist.

Die Stadt Ingolstadt ist für die Verlängerung der IN 19 und die Verlegung der St 2229 gem. Art. 41 Satz 1 Nr. 2 bzw. Art. 42 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG zuständiger Träger der Straßenbaulast.

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

Bei der geplanten Verlegung des Bahnüberganges (Auflassung des heute höhengleichen Bahnübergangs der St 2229 Nürnberger Straße über die Bahnlinie Ingolstadt Nord - Werkbahnhof Terreno und Neubau einer Überführung der verlegten St 2229 über die Bahnlinie) handelt es sich um eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach § 3 EKrG. Wir konnten in diesem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren auch über alle Maßnahmen entscheiden, die die Kreuzungsbaumaßnahme nach § 3 EKrG zur Verlegung des Bahnüberganges der St 2229 über die Bahnlinie Ingolstadt Nord – Werkbahnhof Terreno betreffen.

Die vorliegende Maßnahme eröffnet grundsätzlich als Landesstraßenbauvorhaben mit Art. 39 Abs. 1 BayStrWG einerseits und mit § 18 Abs. 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) aufgrund der notwendigen Änderung einer Betriebsanlage der Eisenbahn andererseits die gleichzeitige Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern und des Eisenbahn-Bundesamtes.

Für die Zuordnung der Zuständigkeit von zwei verschiedenen Planfeststellungsbehörden bieten sich verschiedene Lösungswege an:

Die Rechtsprechung und Teile der Literatur wenden in diesem Fall Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG an. Zuständig für die gesamte Baumaßnahme ist demnach

derjenige Kreuzungsbeteiligte, in dessen Interesse die Baumaßnahme verfolgt wird bzw. der seine Anlage ändern möchte (vgl. BVerwG vom 12.2.1988, Az. 4 C 55/84; vgl. Kühling in DVBl 1989, 228). Die Funktionsfähigkeit der „anderen“ Anlage (hier des Schienenweges) ist durch Folgemaßnahmen im Sinne des Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG sicherzustellen. Im vorliegenden Fall kommt man demnach zur Zuständigkeit der nach Straßenrecht zuständigen Planfeststellungsbehörde. Ziel des hier beantragten Planfeststellungsverfahrens ist in erster Linie die Vollendung der Ostumgehung Etting durch die hierfür noch erforderliche Schließung der Lücke zwischen Oskar-von-Miller-Straße und Theodor-Heuss-Straße. Die Änderungen an der Bahnstrecke beschränken sich demgegenüber auf das zum Erhalt der Funktionsfähigkeit notwendige Maß und stellen somit notwendige Folgemaßnahmen i. S. d. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG dar.

Verschiedene Ansichten der Literatur ziehen dagegen Art. 78 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG in direkter oder analoger Anwendung heran, je nachdem, ob man die Beseitigung des Bahnüberganges als eine einheitliche, oder als mehrere selbständige Maßnahmen ansieht (Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG direkt: Nummerger in Zeitler, BayStrWG, Rn. 251 zu Art. 38; Haselhoff in DVBl 1989, 596; Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG analog: Knöpfe in Maunz-FS 1981, 195). Zuständigkeit und Verfahren richten sich demnach nach den Rechtsvorschriften über Planfeststellungsverfahren, die für diejenige Anlage vorgeschrieben sind, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berühren, Art. 78 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG. Auch diese Ansicht begründet hier die Zuständigkeit der nach Straßenrecht zuständigen Behörde, da am betroffenen Straßennetz umfangreichere Veränderungen vorgenommen werden sollen, die gegenüber der reinen Höhenfreimachung des Bahnübergangs wesentlich weitreichendere Wirkungen entfalten.

Die in Betracht kommenden Lösungsansätze führen somit einheitlich zur Zuständigkeit der nach Straßenrecht zuständigen Behörde, also der Regierung von Oberbayern. Eine Entscheidung zwischen den dargestellten verschiedenen Ansichten ist damit entbehrlich.

Die von den Beteiligten zu treffende Kreuzungsvereinbarung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 EKrG ist derzeit in Abstimmung und wird nach Angaben des Vorhabensträgers zeitnah nach Erlass des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses mit der Deutschen Bahn AG abgeschlossen werden.

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 folglich 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 gemäß § 8 Abs. 1 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über deren Erteilung in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

Gleiches gilt aufgrund von § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz sowie dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

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

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine obligatorische Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Im Hinblick auf die vorhabensbedingt geplante Verlegung des Augrabens im Querungsbereich mit der neuen Trasse der IN 19 haben wir gemäß § 3c UVPG in Verbindung mit Ziffer 13.18.1 der Anlage 1 zum UVPG jedoch eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt. Diese hat ergeben, dass die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegend nicht erforderlich ist, da eine überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien ergeben hat, dass das Vorhaben keine erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG haben kann (vgl. § 3c Satz 1 UVPG). Dies gilt sowohl bei einer, nach unserer Auffassung vorzugswürdigen, engen Auslegung des Begriffs des Vorhabens im vorliegenden Kontext, also bei einer isolierten Betrachtung alleine der mit der Gewässerverlegung verbundenen Umweltauswirkungen, als auch bei einer Beurteilung der die Gewässerverlegung auslösenden gesamten Straßenbaumaßnahme als Prüfungsgegenstand.

Nimmt man alleine die geplante Verlegung des Augrabens in den Blick, so beruht das Ergebnis der Vorprüfung insbesondere auf folgenden Erwägungen:

Mit einer Gesamtverlegungslänge von ca. 165 m und einer Netto-Neuversiegelung von weniger als 0,1 ha durch die erforderlichen beiden neu auszubildenden Überbrückungen des Grabenprofils stellt sich die projektbedingte Verlegung des Augrabens als Vorhaben nur sehr geringer Größe dar.

Die Auswirkungen der Flächenversiegelung sind zwar dauerhaft, sie werden aber durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Auch die Lage des Augrabens spricht dafür, dass die Umwelt durch dessen teilweise Verlegung nur wenig zusätzlich belastet wird, da der Wirkungsbereich des Gewässers und dieses selbst

durch die Industrieanlagen der AUDI AG sowie die bereits bestehenden Infrastruktureinrichtungen und Gebäude bereits erheblich vorbelastet ist.

Im Verlegungsabschnitt ergeben sich im Zuge der beabsichtigten naturnahen Gewässerprofilgestaltung keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Erholungswert und Naturgenuss für den Menschen.

Für Flora und Fauna sind mit der Au Grabenverlegung zwar zunächst Lebensraumverluste und zusätzliche Zerschneidungswirkungen verbunden, doch werden diese durch Schutz- Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen so gering wie möglich gehalten bzw. werden die dahingehend verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme A 2 kompensiert. So ist etwa vorgesehen, die erforderlichen Brückenbauwerke über den Au Graben bibersicher auszuführen, um den Au Graben als Biberlebensraum zu erhalten. Zum Amphibienschutz werden zudem Leiteinrichtungen entlang der Ausgleichsflächen am Au Graben eingerichtet. Auch ist zugunsten der Tier- und Pflanzenwelt sowie zur Einbindung des verlegten Gewässerbereichs in das Landschaftsbild vorgesehen, den neuen Bachverlauf (inkl. Gehölzpflanzungen, Aufweitung und Ausbildung von rückstauenden Bacharmen) naturnah zu gestalten. Diese Maßnahmen stellen sicher, dass die Gewässerverlegung weder bei Arten des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) noch bei Europäischen Vogelarten im Sinne des Art. 1 der Richtlinie 009/147/EG (Vogelschutzrichtlinie) zu artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG führt und dass die mit der Au Grabenverlegung verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig kompensiert werden.

Für das Oberflächengewässer selbst, welches durch vorhandene Verkehrs- und Anlagenimmissionen bereits vorbelastet ist, sind durch die Verlegung aufgrund der hierfür geplanten Ausgleichsmaßnahme A2 mit einer naturnahen Gestaltung mit Gehölzpflanzungen sowie einer Aufweitung und Ausbildung von rückstauenden Bacharmen gegenüber dem derzeitigen Zustand gleichfalls keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu besorgen.

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen anmoorigen Böden stellen einen besonders schützenswerten Bodentyp dar. Die kleinräumige Gewässerverlegung führt jedoch nicht zu erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden, da die dahingehenden unvermeidbaren Eingriffe durch die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehen Maßnahmen kompensiert werden können bzw. eine schadlose Verwertung bzw. Entsorgung von belasteten Böden und von Abfallstoffen sowie, im Hinblick auf mögliche Kampfmittel im

Vorhabensbereich, eine Überwachung der Tiefbauarbeiten durch eine qualifizierte Fachfirma in der Kampfmittelbeseitigung vorgesehen ist.

Abträgliche Beeinflussungen des Landschaftsbildes, die durch die Verlegung des ca. 165 m langen Gewässerteilstückes des Augrabens entstehen könnten, werden durch die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung festgelegten Maßnahmen zur landschaftsgerechten Neugestaltung ebenfalls ausgeglichen. Durch die beiden erforderlichen Überführungen der anzupassenden Oskar-von-Miller-Straße und des Schneller Weg über den Au graben wird das Landschaftsbild zwar beeinflusst, doch besteht insoweit durch die heute bereits vorhandenen Querungen über den Au graben eine vergleichbare Belastung, so dass durch die nun projektierten beiden alternativen Gewässerüberführungen für das Landschaftsbild keine erheblich nachteiligen Veränderungen gegenüber der derzeitigen Situation zu verzeichnen sind.

Im Zuge der Gewässerverlegung sind baubedingte Auswirkungen auf das Bodendenkmal Inv.Nr. D-1-7234-0425 (Siedlung des Spätneolithikums oder der frühen Bronzezeit) und auf die sich unter dem Schneller Weg befindliche alte, gut erhaltene Römerstraße nicht unwahrscheinlich. Dem entsprechend hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege zu deren weitest möglichen Schutz und Erhalt verschiedene Vorgaben für die Durchführung der Bauarbeiten formuliert, die wir in unsere Entscheidung mit aufgenommen haben. Bei Beachtung dieser Schutzbestimmungen ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der Bodendenkmäler zu rechnen.

Sonstige erheblich nachteilige Umweltauswirkungen durch die Verlegung des Au grabens sind nach überschlägiger Prüfung entsprechend den Vorgaben des § 3 c UVPG ebenfalls nicht ersichtlich.

Auch eine Überprüfung der gesamten hier beantragten Straßenbaumaßnahme führt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien nach überschlägiger Prüfung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Dies basiert insbesondere auf folgenden Erwägungen:

Das Gebiet im Norden Ingolstadts, das die Trasse durchläuft, weist eine Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungen auf und ist damit stark heterogen geprägt. So finden sich im Norden des Plangebietes intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen, westlich und östlich des Schneller Weg bis zum Kreuzungsbereich Roderstraße/Beilngrieser Straße auch Gartennutzungen sowie naturnahe und artenreiche Flächen entlang des Au grabens. Der bebaute Bereich ist östlich des projektierten Straßenverlaufs überwiegend durch Wohn- und Mischgebietsnutzung



geprägt, westlich davon durch eine fast ausschließliche Gewerbe- und Industrienutzung, dominiert durch die Flächen der AUDI AG, wodurch sich der Wirkungsbereich der Straßenbaumaßnahme hier als beträchtlich vorbelastet präsentiert.

Mit einer Länge des geplanten Straßenbauvorhabens von ca. 1,05 km und einer damit verbundenen Netto-Neuversiegelung von ca. 1,8 ha handelt es sich um ein vergleichsweise kleinräumiges Vorhaben. Die Auswirkungen der Flächenversiegelung sind zwar dauerhaft, doch können sie durch die mit der Planung konzipierten Ausgleichsmaßnahmen vollständig kompensiert werden.

Was das Schutzgut Mensch anlangt, so werden durch den Lückenschluss zwischen Oskar-von-Miller-Straße und Theodor-Heuss-Straße das dortige Verkehrsaufkommen und damit die Lärm- und Schadstoffbelastung für die Menschen in der Umgebung der geplanten Straßentrasse zunehmen. Erhebliche Beeinträchtigungen der in der Nachbarschaft wohnenden Bevölkerung werden jedoch durch die Einhaltung der Vorgaben der 39. BImSchV betreffend die Luftqualität sowie der Lärmvorsorge-Grenzwerte der 16. BImSchV, soweit erforderlich mittels aktiver bzw. passiver Lärmschutzeinrichtungen, ausgeschlossen. Auch sind besonders empfindliche Nutzungen wie etwa Krankenhäuser und Kindergärten/Schulen im direkten Umfeld der geplanten Straße nicht betroffen und es ist kein Abriss von Wohnhäusern für das Vorhaben erforderlich. Überdies stellen die mit dem Vorhaben verbundene deutlich verbesserte Erreichbarkeit der Ostumgehung Etting sowie der AUDI AG von Süd-Osten her und die gleichzeitig für viele bestehende Straßenverbindungen im nördlichen Stadtbereich von Ingolstadt eintretenden Entlastungswirkungen wichtige positive Faktoren des Bauvorhabens für die Bevölkerung dar.

Als negative Auswirkungen des Bauvorhabens auf Flora und Fauna sind vor allem Lebensraumverluste, Trennwirkungen sowie Lärm- bzw. Schadstoffimmissionen zu benennen. Diese werden indessen mit den in der Planung verbindlich vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen ebenfalls so weit wie möglich minimiert bzw. kompensiert. Exemplarisch hierfür ist etwa vorgesehen, die für die Realisierung des Vorhabens notwendige Fällung von ca. 7 Ahornbäumen an der Haunstädter Allee (Brauereiallee) durch entsprechende Neupflanzungen zur Weiterführung der Allee vollumfänglich auszugleichen. Aufgrund der in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen werden überdies weder bei Arten des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) noch bei Europäischen Vogelarten im Sinne des Art. 1 der Richtlinie 009/147/EG (Vogelschutzrichtlinie) artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG verwirklicht.

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen anmoorigen Böden stellen einen besonders schützenswerten Bodentyp dar. Die mit dem Straßenbau verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in das Schutzgut Boden werden jedoch durch die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert, so dass das Schutzgut Boden insgesamt keine verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen erfährt. Darüber hinaus ist auch zum Bodenschutz eine schadlose Verwertung bzw. Entsorgung von belasteten Böden und von Abfallstoffen vorgesehen, ebenso wie die Überwachung der Tiefbauarbeiten durch eine qualifizierte Fachfirma in der Kampfmittelbeseitigung.

Da das auf den geplanten Straßenflächen anfallende Niederschlagswasser über Versickerungsmulden sowie das Kanalsystem schadlos abgeleitet wird, das Bauvorhaben aufgrund der vorgesehenen technischen Ausführung keine negativen Einflüsse auf die Grundwasserhydraulik mit sich bringen wird und belastete Böden, mögliche Kampfmittel sowie anderen Abfallstoffen fachgerecht entsorgt werden, können Einträge von Schadstoffen in das Grundwasser vermieden werden. Trotz der mit der projektbedingten Flächenversiegelung unvermeidbar verbundenen Verringerung der Versickerung und damit der Grundwasserneubildung ist für das Grundwasser folglich nicht mit erheblichen negativen Auswirkungen durch das Straßenbauprojekt zu rechnen. Wegen der geplanten naturnahen Gestaltung des zu verlegenden Abschnitts des Augrabens gilt Gleiches in Bezug auf das einzige von der Maßnahme betroffene oberirdische Gewässer.

Die durchgeführte lufthygienische Untersuchung kommt für den Planfall 2025 zu dem Ergebnis, dass an der nächstliegenden Bebauung mit keiner Überschreitung der Beurteilungswerte der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid sowie für Feinstaub zu rechnen ist, weshalb auch für das Schutzgut Luft nicht davon auszugehen ist, dass das Vorhaben zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen wird.

Die Querung der Niederung des Augrabens durch den „Schneller Weg“ bedingt zwar eine gewisse Beeinträchtigung der klimatisch wirksamen Abflussbahn. Nachdem sich diese Wirkung jedoch als lokal kleinräumig darstellt und durch die intensive Überbauung samt Grabenverrohrung durch die Industrieanlagen der AUDI AG westlich der Maßnahme zudem bereits eine Vorbelastung besteht, schätzen wir die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima als nicht erheblich ein.

Die Trasse des Schneller Weg zerschneidet im nördlichen Bereich den derzeit zusammenhängenden Landschaftsraum und verändert das Landschaftsbild insgesamt nachhaltig, wobei eine Störung vor allem durch das vorgesehene Überführungsbauwerk über die Bahnlinie eintritt. Wegen der bestehenden

Vorbelastungen im Wirkungsbereich des Vorhabens, insbesondere durch die Industrieanlagen der AUDI AG und verschiedene Gewerbebetriebe, sowie aufgrund der in der vorliegenden Planung so weit wie möglich minimierten Gesamthöhe des das Umfeld primär prägenden Überführungsbauwerks über die Bahnlinie und der in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen landschaftsgerechten Einbindung der Trasse durch die geplanten Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind durch das gegenständliche Straßenbauprojekt im Ergebnis aber keine erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen des vorgefundenen Landschaftsbildes zu besorgen.

Aufgrund der vorhandenen denkmalpflegerischen Erkenntnisse ist mit baubedingten Auswirkungen auf die Bodendenkmäler Nr. D-1-7234-0542, Nr. D-1-7234-0425, D-1-7234-0024 und die sich unter dem Schneller Weg befindliche alte, gut erhaltenen, Römerstraße zu rechnen. Aufgrund der in die vorliegende Entscheidung mit aufgenommenen Vorgaben des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege zum Schutz und Erhalt dieser Kulturgüter ist diesbezüglich aber nicht mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens zu rechnen.

Als besonderes Kulturgut ist vorliegend weiterhin das Feldkreuz an der Wegkreuzung Roderstraße/Schneller Weg zu nennen. Diese soll im Zuge der Umsetzung des Projekts erhalten bleiben.

Nachdem weitere mit dem Gesamtprojekt verbundene, erheblich nachteilige Umweltauswirkungen nicht ersichtlich sind, ist insgesamt davon auszugehen, dass auch das Straßenbauvorhaben im Ganzen nach überschlägiger Prüfung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne des § 3c Satz 1 UVPG haben wird.

Dementsprechend halten wir die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegend für entbehrlich.

Grundlage dieser Beurteilung sind insbesondere die vom Antragsteller vorgelegten Planunterlagen 1T, 11.1, 11.4, 12.1T, 12.5T, 13.1 und 16, auf die wir verweisen, sowie die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen verschiedener, Belange des Umweltschutzes wahrnehmender Träger öffentlicher Belange, wie beispielsweise das Umweltamt der Stadt Ingolstadt, die höhere Naturschutzbehörde und die höheren Immissionsschutzbehörde der Regierung von Oberbayern sowie das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt.

Die Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und damit eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt, wird mit der öffentlichen Auslegung dieses Planfeststellungsbeschlusses der Öffentlichkeit gemäß § 3a Satz 2 UVPG zugänglich gemacht.

Unabhängig davon sind jedoch alle entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen in den Planunterlagen behandelt sowie in diesem Beschluss dargestellt, bewertet und in die Abwägungsentscheidung eingeflossen.

## **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 ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### **2.2 Abschnittsbildung**

Das vorliegende Planfeststellungsverfahren umfasst den dritten und letzten Bauabschnitt der Ostumgehung Etting. Die beiden ersten Teilabschnitte, der sog. Bündelungsbereich mit der ICE-Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt zwischen dem Einmündungsbereich der St 2335 und dem Nordportal des Tunnel Audi sowie der sog. Anschluss Ettinger Straße zwischen dem ersten Planfeststellungsabschnitt und der Einmündung Ettinger Straße südlich von Etting wurden jeweils im Jahr 1996 planfestgestellt und im Jahr 2000 dem Verkehr übergeben. Der vorliegende finale Teil der Ostumgehung Etting soll die bislang verbliebene Lücke zwischen der Oskar-von-Miller-Straße und der Theodor-Heuss-Straße schließen.

Diese vorgenommene Abschnittsbildung ist hier als Mittel sachgerechter und überschaubarer Gliederung planerischer Problembewältigung zulässig (vgl. BVerwG vom 23.11.2007, 9 B 38.07 – juris, Rn. 20). Sie zeigt sich als ausgewogen und hält sich innerhalb der planerischen Gestaltungsfreiheit. Eine Schaffung ungerechtfertigter Zwangspunkte war bzw. ist damit nicht verbunden.

Dem gegenständlichen letzten Planungsabschnitt kommt auch eine ausreichende eigenständige Verkehrsfunktion zu, da er die heute noch bestehende Lücke der Ostumgehung Etting zwischen der Oskar-von-Miller-Straße und der Theodor-Heuss-Straße schließt. Das Entstehen eines Planungstorsos ist mithin nicht zu besorgen.

Da die übrigen beiden Teilabschnitte der Ostumgehung Etting bereits umfassend geprüft und planfestgestellt worden sind und der vorliegende Abschnitt die letzte Lücke schließt, ist die bei der Abschnittsbildung grundsätzlich erforderliche Vorausschau, ob der weiteren Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen, vorliegend entbehrlich.

Einwendungen betreffend die Abschnittsbildung wurden nicht vorgebracht.

### **2.3 Planrechtfertigung**

Das geplante Vorhaben der Verlegung der St 2229 im Bereich des Bahnübergangs Nürnberger Straße und die Verlängerung der IN 19 zur Vollendung der Ostumgehung Etting durch deren Anbindung an das Stadtgebiet von Ingolstadt, entspricht dem in Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG festgelegten Ziel, die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen.

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Planunterlage 1T).

Bei der Beurteilung, ob die vorliegend geplante Maßnahme im Sinne der Planrechtfertigung vernünftiger Weise geboten ist, können die früheren Planungsabschnitte indes nicht unbeachtet bleiben, da eine - im Nachhinein als verfehlt erkannte - Planung nicht allein deswegen fortgesetzt werden darf, weil sie sich an die vorangegangenen Teilabschnitte anschließt. Die Anlieger des noch fehlenden Teilstücks bzw. der noch fehlenden Teilstücke haben Anspruch auf eine möglichst optimale Straßenplanung, so dass die Gesamtkonzeption der Straße neuerlich in die Abwägung einzustellen ist. Trotz der bereits planfestgestellten, gebauten und dem Verkehr übergebenen ersten beiden Streckenabschnitte ist daher auch für die Prüfung der Rechtfertigung des vorliegenden letzten Abschnitts zunächst die Gesamtmaßnahme nochmals in den Blick zu nehmen.

#### **2.3.1 Planrechtfertigung des Gesamtprojekts Ostumgehung Etting**

Die Gesamtmaßnahme der Ostumgehung Etting dient vor allem dazu, den Ortsbereich von Etting vom hohen Durchgangsverkehr zu entlasten und so die negativen Einflüsse des Straßenverkehrs auf die Wohnqualität in den angrenzenden Siedlungsgebieten und auf die Entwicklungsperspektiven des Stadtteiles zu mindern. Gleichzeitig soll die erhöhte Unfallgefahr, die durch die unübersichtliche und enge Verkehrsführung im alten Ortskern von Etting im Zusammenhang mit der hohen Verkehrsbelastung entstanden ist, beseitigt werden. Neben diesen Verbesserungen für den Ortsteil Etting soll mit der Straßenbaumaßnahme auch eine Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrt von Oberhaunstadt, eine Verbesserung der verkehrlichen Erschließung des Audi-Nordgeländes und eine verkehrliche und umweltbezogene Verbesserung im Bereich der Nürnberger Straße, insgesamt also eine Optimierung der Verkehrsverhältnisse im Norden von Ingolstadt erreicht werden.

Das Gesamtvorhaben der Ostumgehung Etting ist geeignet und vernünftiger Weise geboten, diese sachgerechten Planungsziele zu verwirklichen.

Was die vorrangig intendierte Entlastung des Ortsbereichs von Etting betrifft, so haben schon die beiden bereits realisierten und seit dem Jahr 2000 unter Verkehr stehenden Bauabschnitte der Ostumgehung – im Zusammenwirken mit weiteren Maßnahmen - zu erheblichen Entlastungswirkungen für die Ortsdurchfahrten von Etting geführt:

Für die Kipfenberger Straße in Etting (Kreisstraße IN 5) ergab eine Verkehrszählung im Jahr 1990 eine Querschnittsbelastung von 13.700 Kfz/24h. Wie in der untenstehenden Tabelle 1 dargestellt, stieg die Verkehrsbelastung in den Jahren danach stetig an. 1992 betrug die Querschnittsbelastung 15.000 Kfz/24h, im Jahr 1999 bereits 18.100 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil stieg von 4,80% im Jahr 1992 auf 7,15% im Jahr 1999. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung des Büros Obermeyer Planen + Beraten GmbH aus dem Jahr 1993 wurde im damaligen Prognose-Nullfall für das Jahr 2005 für die Kipfenberger Straße eine Verkehrsbelastung von 19.300 Kfz/24h berechnet. Für den Planfall mit Ostumgehung Etting wurde für 2005 eine Verkehrsbelastung von 12.400 Kfz/24h prognostiziert. Tatsächlich, so hat eine Verkehrszählung im Jahr 2007 gezeigt, reduzierte sich diese aufgrund der bereits umgesetzten beiden ersten Teilabschnitte der Ostumgehung Etting von 18.100 Kfz/24h (1999) auf 14.800 Kfz/24h (2007), was einer prozentualen Entlastung von 18% entspricht. Besonders hervorzuheben ist dabei die Verringerung des Schwerverkehrsanteils von 7,15% vor der Umsetzung auf 2,0% nach der Umsetzung der Maßnahme.

<b>Zähljahr</b>	<b>Kfz/24h</b>	<b>SV/24h</b>	<b>SV-Anteil</b>
1990	13.700	k.A.	k.A.
1992	15.000	720	4,80%
1999	18.100	1.290	7,15%
2007	14.800	300	2,00%
2012	16.200	460	2,84%

Tabelle 1: Zähldaten Querschnitt Kipfenberger Straße (zwischen Faberstraße und Riedweg)  
Gemäß einer Verkehrszählung aus dem Jahr 1990 wurde im Bereich der Kraibergstraße in Etting (Kreisstraße IN 6) eine Querschnittsbelastung von 3.500 Kfz/24h erfasst. Für das Jahr 2005 ohne Ostumgehung Etting wurde im Zuge der o.g. Verkehrsuntersuchung des Büros Obermeyer Planen + Beraten GmbH aus dem Jahr 1993 eine Verkehrszunahme von bis zu 50% prognostiziert (bis zu 5.250 Kfz/24h). Aufgrund der bereits umgesetzten beiden ersten Teilabschnitte der

Ostumgehung Etting reduzierte sich diese Verkehrsmenge, wie sich aus einer Verkehrszählung im Jahr 2006 ergeben hat, auf 3.700 Kfz/24h. Damit lag der Zählwert mithin um ca. 30% unter dem berechneten Prognose-Nullfall-Wert.

Die Florian-Geyer-Straße in Etting (Kreisstraße IN 6) wurde laut der Verkehrszählung im Jahr 1990 mit ca. 3.000 bis 3.500 Kfz/24h belastet. Hier wurde für das Jahr 2005 ohne eine Umgehungsstraße für den Ortsbereich von Etting durch die o.g. Verkehrsuntersuchung des Büros Obermeyer Planen + Beraten GmbH aus dem Jahr 1993 eine Verkehrszunahme um 50% prognostiziert. Tatsächlich reduzierte sich diese, wie eine Verkehrszählung im Jahr 2007 zeigte, aufgrund der bereits umgesetzten beiden ersten Teilabschnitte der Ostumgehung Etting auf 3.600 Kfz/24h, so dass der Zählwert nach der Umsetzung der Maßnahme somit um ca. 26% unter dem berechneten Prognose-Nullfall-Wert lag.

Diese Entwicklungen im Ortsbereich von Etting zeigen, dass die ersten beiden, bereits im Jahr 2000 vollendeten, Abschnitte der Ostumgehung Etting hier gegenüber dem damaligen Prognose-Nullfall 2005 in Erfüllung der Planungsziele zu einer erheblichen Verkehrsreduzierung und damit vor allem zu Verbesserungen im Hinblick auf die Lärm- und Schadstoffbelastung für die Wohnbevölkerung in Etting geführt haben.

Die weiterhin mit dem Gesamtvorhaben verfolgten Wirkungen, eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von Oberhaunstadt, eine verbesserte Anbindung des nördlichen Firmenareals der AUDI AG sowie eine Entlastung der Nürnberger Straße zu erreichen, haben sich in Teilen ebenfalls bereits eingestellt, werden aber insbesondere durch den unten beschriebenen und hier gegenständlichen letzten Bauabschnitt eintreten.

Die Gesamtplanung ist daher notwendig und geeignet, die verkehrlich sinnvollen und gebotenen Planungsziele umzusetzen und hierdurch den derzeitigen wie den künftig zu erwartenden Verkehr vor Ort sicher, reibungslos und möglichst belastungsarm zu bewältigen, wobei vor dem Hintergrund der überproportionalen Entwicklungen der AUDI AG und der Stadt Ingolstadt in den letzten Jahren die verkehrliche Bedeutung dieser Maßnahme noch an Relevanz gewonnen hat.

### 2.3.2 Planrechtfertigung des gegenständlichen Bauabschnitts

Durch das geplante Straßenneubauprojekt Schneller Weg soll die Anbindung der Ostumgehung Etting an die im Stadtgebiet von Ingolstadt in West-Ost-Richtung verlaufende Theodor-Heuss-Straße realisiert werden. Verbunden mit diesem Straßenbauprojekt sind eine Neuordnung der Verkehrsführung nördlich der Theodor-Heuss-Straße sowie die Neugestaltung der Anbindung der querenden Straßen an den Schnellen Weg.

Der vorliegende letzte Teilabschnitt dient damit vor allem dem Anschluss der beiden bereits verwirklichten Bauabschnitte der Ostumgehung Etting an die Theodor-Heuss-Straße und damit einem Lückenschluss im Hauptverkehrsstraßennetz im Stadtgebiet von Ingolstadt. Hierdurch erfahren insbesondere der Stadtteil Oberhaunstadt und südlich sowie westlich der AUDI AG liegende Stadtgebiete Ingolstadts eine spürbare Entlastung vom Durchgangsverkehr. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit der nördlichen Stadtbereiche mit dem nördlichen Werksgelände der AUDI AG von Süden und Osten aus, für welche bisher mit der Oskar-von-Miller-Straße und der Roderstraße nur eine umwegige Straßenverbindung besteht, optimiert sowie eine verkehrliche und umweltbezogene Verbesserung im Bereich der Nürnberger Straße erreicht. Ein weiterer wichtiger Aspekt im Rahmen der Maßnahme ist der geplante Bau der Eisenbahnüberführung westlich des heutigen höhengleichen Bahnübergangs Nürnberger Straße, wodurch die Probleme und Gefahren hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit in diesem Bereich wirksam entschärft werden können.

Das vorliegende Verkehrsgutachten der gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH zeigt, dass das Vorhaben zu einer deutlichen Verkehrsentslastung für die Ortsdurchfahrt von Oberhaunstadt (Beilngrieser Straße) um bis zu - 2.900 Kfz/24h bzw. - 20% im Vergleich zum Prognose-Nullfall für das Jahr 2025 führen wird. Entlastet werden weiterhin die IN 6 zwischen Oberhaunstadt und Etting um - 2.300 Kfz/24h bzw. - 52% sowie die westlich und südlich der AUDI AG liegenden Stadtgebiete (Ettinger Straße um bis zu - 1.500 Kfz/24h bzw. - 6%, Richard-Wagner-Straße um bis zu - 1.400 Kfz/24h bzw. - 4%, Hindenburgstraße um bis zu - 1.400 Kfz/24h bzw. - 4%, Theodor-Heuss-Brücke um - 1.800 Kfz/24h bzw. - 4%, Theodor-Heuss-Straße westlich Schneller Weg um ca. - 3.000 Kfz/24h bzw. - 7%).

Auch für die Oskar-von-Miller-Straße und die Roderstraße wird es durch die künftige direkte Verbindung der Ostumgehung Etting zur Theodor-Heuss-Straße gegenüber dem Prognose-Nullfall für das Jahr 2025 jeweils zu einer beträchtlichen Verkehrsabnahme kommen. So sind für die Oskar-von-Miller-Straße ohne das vorliegende Projekt im Jahr 2025 13.100 Kfz/24h zu erwarten, mit dem gegenständlichen Vorhaben dagegen nur noch 2.100 Kfz/24h. Für die Roderstraße beträgt derselbe Vergleich 15.600 Kfz/24h zu 4.800 Kfz/24h.

Für die Nürnberger Straße, die heutige St 2229, bringt das Vorhaben eine umfassende Verkehrsberuhigung. Zwischen der Theodor-Heuss-Straße und der Siemensstraße wird auf der Nürnberger Straße überhaupt kein Kfz-Verkehr mehr geführt werden (im Prognose-Nullfall für das Jahr 2025 dagegen werden hier 26.000



Kfz/24h erwartet), zwischen der Siemensstraße und der Lena-Christ-Straße wird auf der Nürnberger Straße nur noch eine Verkehrsstärke von 1.000 Kfz/24h gegenüber 22.500 Kfz/24h im Prognose-Nullfall für das Jahr 2025 prognostiziert.

Was die Ortslage Etting betrifft, so sind durch den 3. Bauabschnitt im südlichen Abschnitt der Hepberger Straße Verkehrszunahmen von 7.300 Kfz/24h im Prognose-Nullfall für das Jahr 2025 auf 8.500 Kfz/24h (+ 14%), im nördlichen Abschnitt von 8.300 Kfz/24h auf 9.300 Kfz/24h (+ 11%) im Planfall zu erwarten. Begründet liegt diese voraussichtliche Entwicklung in einer Attraktivitätssteigerung der Route über die Autobahnabfahrt Lenting und die St 2335, da diese im Zuge der Realisierung des Schneller Weges entlastet wird und so eine Verbindung aus den westlich gelegenen Bereichen über die Hepberger Straße zur Anschlussstelle Lenting wieder attraktiver werden wird, als dies heute der Fall ist. Des Weiteren wird durch die Maßnahme eine attraktive Verbindung aus Richtung Gaimersheim über die Nordumgehung Gaimersheim (IN 21/EI 51) und die IN 19 sowie den Schneller Weg in Richtung Ingolstadt geschaffen. Dadurch wird die Entlastung der Verbindung über die IN 6 und die Ortsdurchfahrt Oberhaunstadt ermöglicht.

Den Mehrbelastungen für Etting stehen jedoch in den zentralen Bereichen der Ortslage Etting auch Entlastungen gegenüber, so z. B. in der St.-Michael-Straße mit einem Rückgang von 9.500 Kfz/24h im Prognose-Nullfall für das Jahr 2025 auf 8.700 Kfz/24h im Planfall (- 8%) und in der Jakob-Wurm-Straße mit einer Entlastung von 1.400 Kfz/24h auf 1.100 Kfz/24h. Eine besonders starke Entlastung ist im östlichen Teil von Etting in der Florian-Geyer-Straße mit einem Rückgang um von 4.400 Kfz/24h auf 2.100 Kfz/24h (- 52%) zu erwarten.

Die Verkehrsbelastung auf der Siemensstraße West steigt im östlichen Bereich von 4.200 Kfz/24h im Prognose-Nullfall auf 5.400 Kfz/24h im Planfall, was einer Steigerung von etwa 27% entspricht. Diese Zunahme bezieht sich hauptsächlich auf die Spitzenstunden, da die Siemensstraße als Ausweichroute genutzt wird, was aber aufgrund der gewerblichen Nutzungen an dieser Stelle nicht als allzu problematisch zu bewerten ist. Auch für das südöstlich des Projekts liegende Stadtgebiet bewirkt der Ausbau des Schneller Weges leichte Zunahmen im Vergleich zum Prognose-Nullfall für das Jahr 2025 (Theodor-Heuss-Straße östlich Schneller Weg um + 2.400 Kfz/24h bzw. + 7%, Nürnberger Straße südlich Theodor-Heuss-Straße um + 1.200 Kfz/24h bzw. + 5%, Schillerstraße um bis zu + 800 Kfz/24h bzw. + 5%, Römerstraße um bis zu + 700 Kfz/24h bzw. + 2%, Goethestraße um + 900 Kfz/24h bzw. + 4%, Unterhaunstädter Weg um + 700 Kfz/24h bzw. + 6%, Friedrich-Ebert-Straße um bis zu + 700 Kfz/24h bzw. + 6%), welche vor allem aus der durch den Ausbau des

Schnellen Weges besseren Erreichbarkeit des nördlichen Werksgeländes der AUDI AG von Süden und Osten aus resultieren.

Das Projekt ist jedoch trotz dieser beschriebenen Verkehrsmehrungen vernünftiger Weise geboten, denn unter Abwägung der jeweils in Rede stehenden Belange sind die genannten Verkehrszuwächse und Mehrbelastungen der Anlieger im Vergleich zu den erheblichen Entlastungen für die Anwohner in Etting und Oberhaunstadt sowie den übrigen genannten Vorteilen der Ostumgehung Etting hinnehmbar.

In diesem Zusammenhang erachten wir dabei auch den für das Vorhaben Schneller Weg seitens des Vorhabensträgers angesetzten Prognosehorizont 2025 als noch ausreichend für eine sachgerechte Beurteilung der verkehrszahlenbezogenen Projektwirkungen. Hinsichtlich der Einzelheiten hierzu verweisen wir auf die Ausführungen unter C.2.4.4.2.3 dieses Beschlusses.

Die dargelegten, für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Null-Variante“) wäre nicht vertretbar. Hierauf wird noch näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen betroffenen Belange eingegangen.

### 2.3.3 Einwendungen zur Planrechtfertigung:

Soweit die Notwendigkeit des Vorhabens im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um verkehrspolitische Erwägungen und das Argument, dass neue Straßen immer auch zusätzlichen Verkehr anziehen. So wurde vorgetragen, dass statt des steten Neu- und Ausbaus von Straßen besser alternative Verkehrskonzepte, einschließlich einer Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, und der verstärkte Ausbau des Schienennetzes sowie die Verlagerung des Verkehrs darauf gefördert werden sollten.

Hierzu ist festzuhalten, dass ein Planfeststellungsverfahren als gesetzlich normiertes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit eines konkreten Einzelvorhabens weder dazu bestimmt noch in der Lage ist, über diese im Grunde politischen Fragestellungen zu befinden.

Weitere Zweifel an der Planrechtfertigung des Projektes hat vor allem der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) vorgetragen. Dieser rügte zur Planrechtfertigung unter anderem, dass dem Erläuterungsbericht vom 22.02.2013 keine konkreten Planungsziele zu entnehmen seien, die durch das Vorhaben erreicht werden könnten. Dort seien nur pauschale Hinweise auf Straßenführung und Leistungsfähigkeit in den „alten Ortskernen“ enthalten, die nicht ausreichen würden, ebenso wenig wie die pauschalen Hinweise auf stetige Verkehrszunahmen und das

Anstreben einer Entlastung des Marktes Gaimersheim, der Stadteile Etting und Oberhaunstadt.

Den Einwand, die Planungsziele der Straßenbaumaßnahme seien nicht erkennbar gewesen, weisen wir zurück. Der Erläuterungsbericht enthält, insbesondere in seinem Allgemeinen Teil (Planunterlage 1T, S. 3-16), umfangreiche und detaillierte Angaben zu den Zielen des Projekts. Die damit angestrebten Entlastungswirkungen etwa sind auf der Seite 8 in ausreichender Tiefe aufgeführt. Daneben enthält unter anderem auch die im Rahmen des Anhörungsverfahrens ebenfalls zur Verfügung gestellte Verkehrsuntersuchung der gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik GmbH (Planunterlage 15.1T) umfassende und aussagekräftige Informationen zu den verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens.

Gleiches gilt aus den obigen Erwägungen auch für die Rüge des BN, dass aus dem Erläuterungsbericht nicht zu entnehmen sei, dass sich durch die beabsichtigte Straßenverlegung innerhalb des bebauten Gebietes nennenswerte Entlastungen oder verkehrliche Vorteile ergeben würden.

Die weiterhin vorgebrachte Kritik des BN, die im Erläuterungsbericht auf S. 6, 3. Absatz als „deutlich“ bezeichnete Verkehrsentslastungen würden unterm Strich allenfalls geringfügig oder gar nicht die als „leicht“ bezeichneten Verkehrszunahmen für das südöstlich des Schneller Weges liegende Stadtgebiet (Erläuterungsbericht Seite 6, 4. Absatz) überwiegen, halten wir ebenfalls nicht für durchgreifend. Wie unter C.2.3.2 dieses Beschlusses dargestellt, bringt das Projekt an verschiedenen Stellen eine durchaus spürbare Entlastung vom Durchgangsverkehr. Der Bau des Schneller Weges wird eine im Vergleich zu heute leistungsfähigere Abwicklung der Verkehre vor Ort gewährleisten. Die mit der Planung angestrebten verkehrlichen Vorteile durch die leistungsfähigere Abwicklung und Verflüssigung des Verkehrs wurde durch den Vorhabensträger auch mittels Leistungsfähigkeitsberechnungen, die in den Planunterlagen 1.T und 15.1T dargestellt sind, schlüssig und nachvollziehbar belegt.

Dass demgegenüber an verschiedenen Stellen auch projektbedingte Verkehrszunahmen zu verzeichnen sind, verkennen wir nicht (vgl. oben unter C.2.3.2 dieses Beschlusses). Doch überwiegen nach unserem Dafürhalten die verkehrlichen und umweltbezogenen Vorteile des Vorhabens die damit verbundenen Nachteile eindeutig. Mit Blick auf die Planrechtfertigung ist hierbei nicht zuletzt in die Abwägung mit einzustellen, dass das Vorhaben ja nicht ausschließlich verkehrsentslastende Wirkungen zum Ziel hat, sondern daneben noch weitere positive Intentionen verfolgt, wie etwa die Verbesserung der Erreichbarkeit der nördlichen Stadtbereiche Ingolstadts und die Entschärfung der mit dem heute noch

höhengleichen Bahnübergang an der Nürnberger Straße verbundenen Probleme und Gefahren hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit in diesem Bereich.

Der BN monierte in diesem Zusammenhang weiterhin, dass durch das beabsichtigte Projekt die Leichtigkeit des Verkehrs verschlechtert würde, da das Projekt am Knotenpunkt Schneller Weg/Theodor-Heuss-Straße/Nürnberger Straße nicht leistungsfähig, sondern kontraproduktiv sei und zu einer Verschlechterung der bisherigen Situation führe. Dieser Knotenpunkt würde nämlich die vorhergesagten, zu erwartenden Verkehrsströme nicht bewältigen können. Die Kreuzung würde mit verschieden hohem Abbiegeverkehr belastet sein. Um ein totales Verkehrschaos zu vermeiden, müsse das Linksabbiegen von der östlichen Zufahrt Theodor-Heuss-Straße in die Nürnberger Straße unterbunden werden. Trotzdem seien während der Spitzenverkehrszeiten Ampelsignal-Umlaufzeiten von mehr als 90 sec. erforderlich, geplant seien 120 sec. Es sei zu bezweifeln, dass dadurch - wie der Erläuterungsbericht mutmaße - gewährleistet werde, dass es nicht zum Rückstau in andere Knotenpunkte komme. So oder so werde es aber zu erheblichen Wartezeiten kommen, obwohl die Kreuzung die Verkehrsbeziehung nicht vollständig herstelle (Verbot des Linksabbiegens). Eine Verbesserung der bisherigen Situation sei nicht ersichtlich. Im Gegenteil, es würde noch zusätzlicher Verkehr durch die Baumaßnahme angezogen, wie die Vergleiche der Verkehrsbelastungen im Bestand, im Prognose-Nullfall und im Planungsfall auf den Seiten 9, 14 und 15 der Verkehrsuntersuchung Anschluss Schneller Weg Ingolstadt vom Februar 2013 zeigten. Eine Ursache für die prognostizierte Verkehrszunahme werde sein, dass sich Ausweichverkehr von Audi über den Schneller Weg nach Oberhaunstadt einstellen würde.

Diese die Planrechtfertigung in Frage stellende Erwägungen teilen wir nicht. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Bereich des Vorhabens sowie in dessen relevanten Umfeld wurde durch Leistungsfähigkeitsberechnungen und eine Verkehrssimulation für das Prognosejahr 2025 nachgewiesen (vgl. Verkehrsuntersuchung der gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik GmbH, Planunterlage 15.1T). Bei der Leistungsfähigkeitsberechnung für das Prognosejahr 2025 für den Knotenpunkt Theodor-Heuss-Straße/Schneller Weg/Nürnberger Str. ergibt sich in der Morgenspitze mit einer Umlaufzeit von 120s bei den kritischsten Verkehrsströmen die Qualitätsstufe D (stabiler Verkehrszustand), in der Nachmittagspitze mit einer Umlaufzeit von 90s beim kritischsten Verkehrsstrom die Qualitätsstufe E (an der Leistungsgrenze).

Angesichts dessen, dass es sich dabei jeweils nur um die am stärksten beanspruchten Verkehrsbeziehungen handelt und die Grenze der Leistungsfähigkeit (Qualitätsstufe E) dabei überdies alleine in der Spitzenbelastungszeit am Nachmittag und nur für den von der Theodor-Heuss-Straße West in den Schneller Weg anfahrenen Linksabbiegerverkehr auftritt, ist diese prognostizierte Belastung des Knotenpunktes Theodor-Heuss-Straße/Schneller Weg/Nürnberger Straße hinnehmbar und nicht geeignet, die Sinnhaftigkeit der projektierten Maßnahme zu erschüttern. Unzumutbare Rückstauungen in andere Knotenpunkte sind auch bei der Qualitätsstufe E nicht zu erwarten. Überdies wurden in der Berechnung und der Simulation in diesem Bereich für jeden Umlauf ZEB-Anforderungen (Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen) angenommen, die in der Praxis nur vereinzelt auftreten. Die reale Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wird daher aller Voraussicht nach höher sein als die rein rechnerisch ausgewiesene.

Dass die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes dabei nur mit Sperrung des Linksabbiegers von der Theodor-Heuss-Str. Ost in die Nürnberger Straße gewährleistet werden kann, begegnet aus unserer Sicht ebenfalls keinen die Planrechtfertigung des Projekts anfechtende Bedenken, denn angesichts der geringen Belastung des Linksabbiegerstroms (ca. 850 Kfz/Tag) sowie der möglichen Alternativrouten ist eine Sperrung des Linksabbiegerverkehrs von der Theodor-Heuss-Straße Ost in die Nürnberger Straße vorliegend zumutbar (vgl. hierzu im Detail die Verkehrsuntersuchung der gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik GmbH, Planunterlage 15.1T, S. 57 f.)

Schließlich ist der vorliegenden Verkehrsuntersuchung zufolge, die sich unseres Erachtens auch in diesem Punkt als schlüssig und nachvollziehbar erweist, entgegen dem Vorbringen des BN projektbedingt auch kein zusätzlicher Ausweichverkehr über den Schneller Weg nach Oberhaunstadt zu befürchten. Vielmehr wird das Vorhaben im Zuge der über den Schneller Weg mittels der IN 19 gewährleisteten besseren Anbindung an das überörtliche Straßennetz für die Beilngrieser Straße zu einer Abnahme der Verkehrsbelastung um bis zu - 2.900 Kfz/24h bzw. - 20% im Vergleich zum Prognose-Nullfall für das Jahr 2025 führen.

Aus diesen Gründen weisen wir auch die dahingehend ähnliche Kritik des Einwenders Nr. 1000 zurück, der vorträgt, die geplante Verkehrsführung sei „eine Katastrophe“ und werde die kritischen Stellen nicht entschärfen, da der Prognose zufolge in Ost-West-Richtung ca. 40.000 Fahrzeuge die „Marktkaufkreuzung“ täglich höhengleich passieren würden, in Nord-Süd-Richtung ca. 30.000 Fahrzeuge.

Darüber hinaus rügt der Einwender Nr. 1000, dass ein von der AUDI AG angestrebter Ringschluss von der Oskar- von- Miller-Straße zur Hindemithstraße,

der zusätzlichen Verkehr anziehen werde, in dem Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt worden sei.

Auch diesen Einwand weisen wir zurück. Dass der angesprochene Ringschluss zwischen Hindemithstraße und Roderstraße bzw. Oskar-von-Miller-Straße vorliegend nicht in der Planung des Schneller Weges (und dort insbesondere in der Verkehrsprognose) berücksichtigen wurde, ist nicht zu beanstanden, da nur solche künftigen Vorhaben Eingang in ein Verfahren finden müssen und dürfen, deren Planung bereits hinreichend konkret und deren Umsetzung innerhalb des Prognosezeitraum mit ausreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. So verhält es sich bei dem einwenderseits ins Feld geführten Ringschluss zwischen Hindemithstraße und Oskar- von- Miller-Straße jedoch nicht. Dabei handelt es sich vielmehr um eine Maßnahme, die sich bis heute im Stadium von Vorüberlegungen der Stadt Ingolstadt bewegt und die noch keine fassbare Planungsstufe erreicht hat. Folglich musste und durfte dieses bislang nur vage Szenario in der Planung für das hier gegenständliche Projekt nicht mit eingestellt werden.

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

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

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

Dem entsprechend formuliert das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 01.09.2013 für den Bereich der Straßeninfrastruktur den Grundsatz, dass das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden soll.

Der Regionalplan für die Region 10 (Stand 04.11.2015) beinhaltet in Kapitel B V, Absatz 5.2 für den Straßenverkehr das Ziel einer Entlastung des Oberzentrums und des Verdichtungsraums Ingolstadt unter anderem über die Ostumfahrung Etting (IN 19). Für den Fußgänger- und Fahrradverkehr enthält der genannte Regionalplan in Kapitel B V, Absatz 4.1 den Grundsatz, dass die Bedingungen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr möglichst vor allem innerorts zu verbessern sind und hierfür das Radwegenetz zur Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit unter Beseitigung von Gefahrenstellen und Engpässen möglichst zu erweitern und zu verbessern ist.

Das gegenständliche Vorhaben, wie unter B.1 dieses Beschlusses eingehend beschrieben, berücksichtigt diese Maßgaben und steht daher in Einklang mit den Belangen der Landes- und Regionalplanung.

#### 2.4.2 Planungsvarianten

Teil des Abwägungsprogramms bei der Entscheidungsfindung ist die Prüfung von Planungsalternativen. Es sind jedoch (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge ernsthaft anbieten. Eine Planungsalternative darf von der Planungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Ur. v. 28.3.1998, Az. 4 A 7/97). Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Bei der Variantenprüfung können bereits in einem frühzeitigen Verfahrensstadium diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen (vgl. BVerwG vom 24.04.2009, 9 B 10.09 – juris, Rdnr. 5 m.w.N.). 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 Planungen 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 v. 26.2.1992, 4 B 1-11.92, DVBl 92,1435).

##### 2.4.2.1 Beschreibung der Varianten

Folgende Vorhabensalternativen wurden für das gegenständliche Vorhaben betrachtet und in die Abwägung eingestellt:

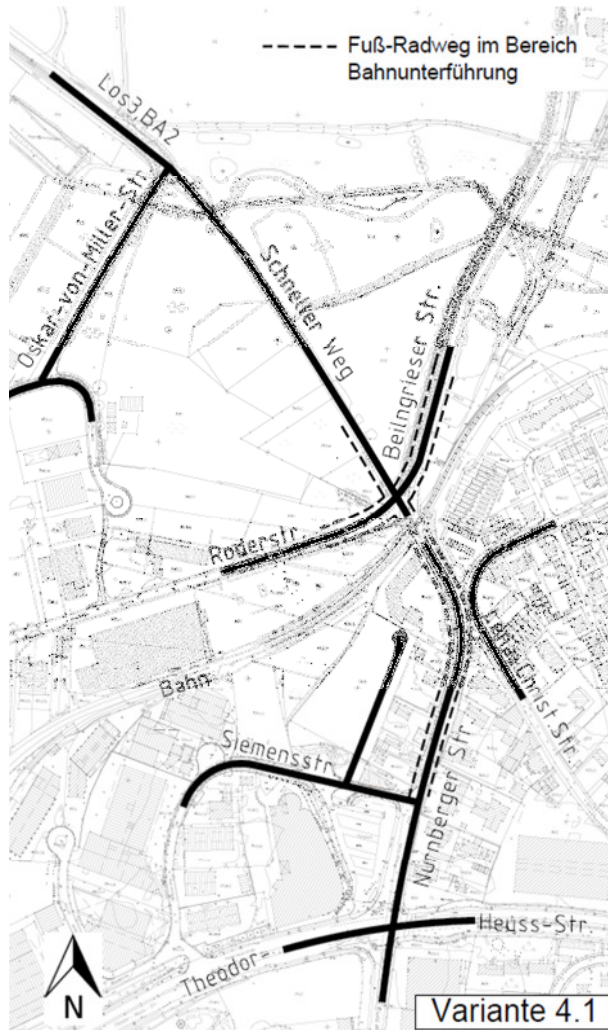
###### 2.4.2.1.1 Nullvariante

Die **Nullvariante**, also einen gänzlichen Verzicht auf das Projekt bei Beibehaltung des gegenwärtigen Zustands.

###### 2.4.2.1.2 Bündelung mit dem bestehenden Wirtschaftsweg und Ausbau der Nürnberger Straße (Variante 4.1 und 4.2)

Bei der untersuchten **Variante 4.1** wird die IN 19 zwischen der Oskar-von-Miller-Straße und der heutigen Kreuzung Roderstraße/Beilngrieser Straße auf dem bestehenden Wirtschaftsweg geführt. Nach dem Kreuzungspunkt mit der Roderstraße/Beilngrieser Straße unmittelbar nördlich der Bahnquerung wird der Schnelle Weg unter der Bahnlinie unterführt und verläuft sodann auf der Trasse der heutigen Nürnberger Straße bis zur Theodor-Heuss-Straße.

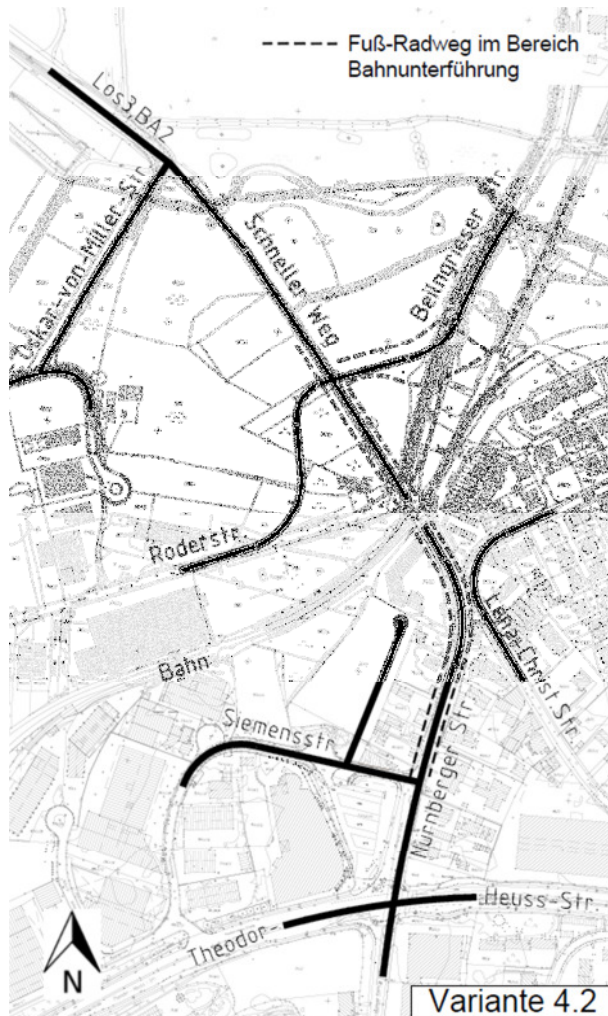
Zur näheren Erläuterung verweisen wir auf die untenstehende Abbildung.



Bei der untersuchten **Variante 4.2** wird gegenüber der Variante 4.1 der Kreuzungspunkt des Schnellen Weges mit der Roderstraße/Beilngrieser Straße nach Norden verschwenkt, so dass der Kreuzungspunkt der IN 19 mit der Roderstraße und Beilngrieser Straße außerhalb der Einschnittslage des Schneller Weg zu liegen kommt. Im Übrigen stellt sich die weitere Verkehrsführung im Wesentlichen wie bei Variante 4.1 dar, jedoch mit Unterschieden in der Geh- und Radwegeführung im Kreuzungsbereich Schneller Weg/Roderstraße/Beilngrieser Straße.

Zur näheren Erläuterung verweisen wir auf die untenstehende Abbildung.



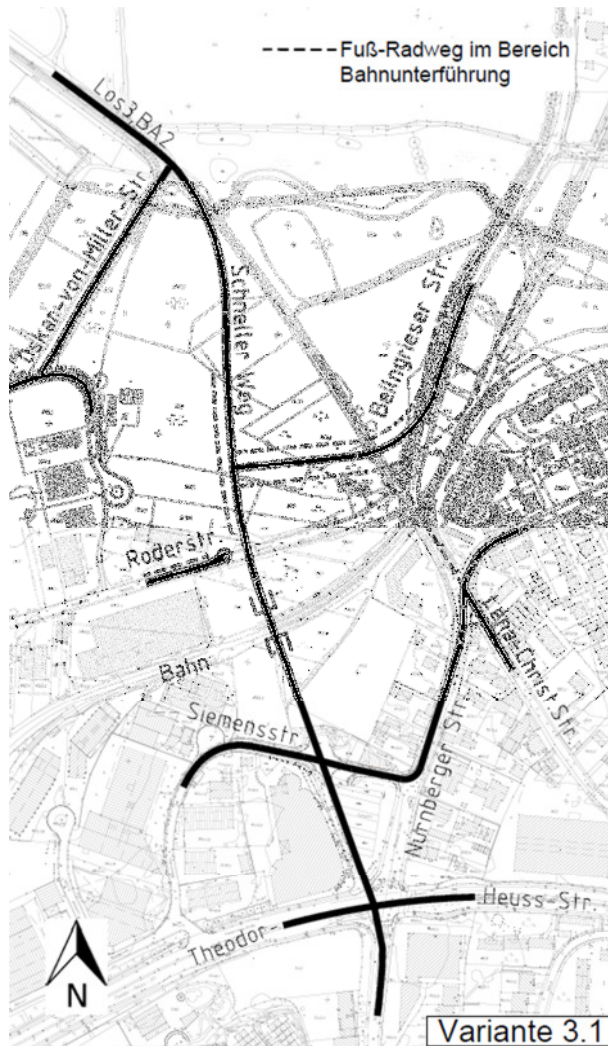


2.4.2.1.3 Verschwenkung auf Höhe der Oskar-von-Miller-Straße nach Süden (westlich des bestehenden Wirtschaftswegs) und in nahezu geradliniger Führung in Parallellage zum Marktkauf-Gebäude bis zum Anschluss an die Theodor-Heuss-Straße (Variante 3.1 und 3.2)

Bei der **Variante 3.1** wird die Trasse des Schnellen Weges nach der Einmündung der Oskar-von-Miller-Straße nach Süden geschwenkt und westlich des bestehenden Wirtschaftswegs in gerader Linienführung und parallel entlang des Marktkaufgeländes bis zur Theodor-Heuss-Straße geführt. Dabei wird der Schneller Weg südlich der Roderstraße mit einer kurzen Brücke über die Bahnlinie geführt.

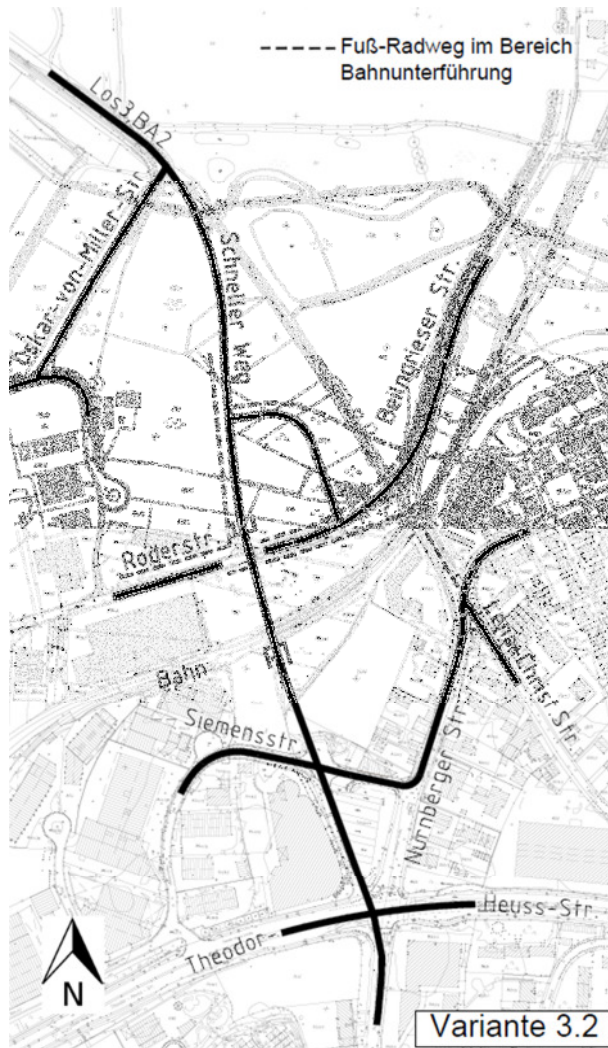
Die Anbindung der Beilngrieser Straße an den Schneller Weg erfolgt hierbei nördlich der heutigen Kreuzung Roderstraße/Beilngrieser Straße. Die Verbindung Roderstraße - Beilngrieser Straße entfällt und die Roderstraße erfährt bei dieser Alternative keine Anbindung an den Schneller Weg. Die heutige St 2229 (Nürnberger Straße) wird südlich der Einmündung der Siemensstraße sowie nördlich nach der Kreuzung mit der Lena-Christ-Straße zurückgebaut.

Zur näheren Erläuterung verweisen wir auf die untenstehende Abbildung.



Bei der geprüften **Variante 3.2** wird die Trasse des Schnellen Weges nach der Einmündung der Oskar-von-Miller-Straße ebenfalls nach Süden geschwenkt und westlich des bestehenden Wirtschaftswegs in gerader Linienführung und parallel entlang des Marktkaufgeländes bis zur Theodor-Heuss-Straße geführt. Anders als bei der Variante 3.1 wird hier der Schnelle Weg jedoch mit einer langen Brücke über die heutige Kreuzung Roderstraße/Beilngieser Straße und die Bahnlinie geführt. Die Verbindung Roderstraße – Beilngieser Straße bleibt auf dieser Weise erhalten; die Beilngieser Straße wird nördlich davon an den Schnellen Weg angebunden. Die heutige St 2229 (Nürnberg Straße) wird südlich der Einmündung der Siemensstraße sowie nördlich der Kreuzung mit der Lena-Christ-Straße zurückgebaut.

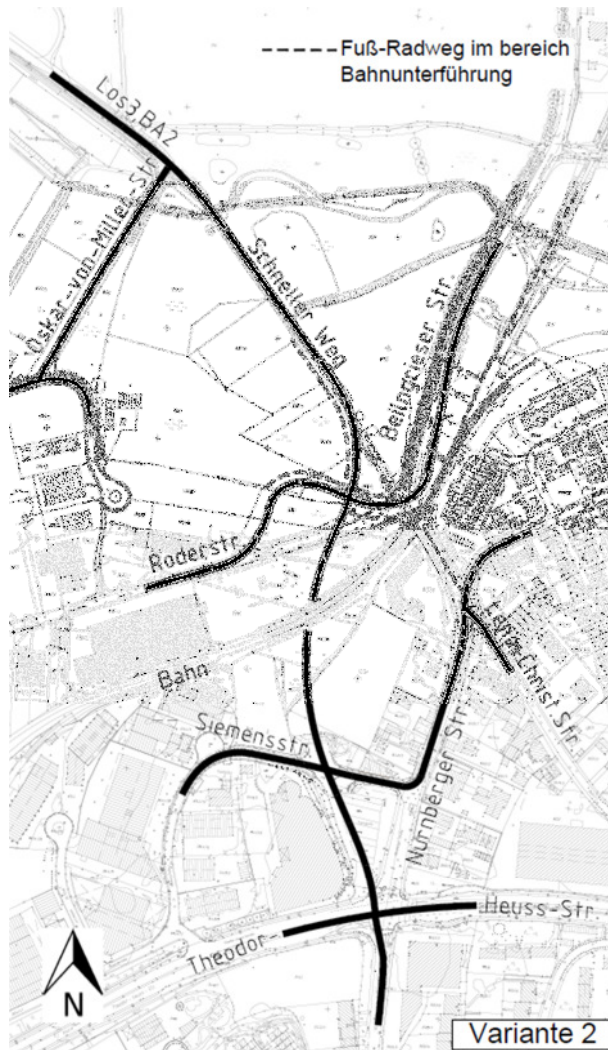
Zur näheren Erläuterung verweisen wir auf die nachstehende Abbildung.



2.4.2.1.4 Bündelung mit dem bestehenden Wirtschaftsweg, Verschwenkung nördlich der Roderstraße nach Süd-West in Parallellage zum Marktkauf-Gebäude (Variante 2 sowie Variante 1)

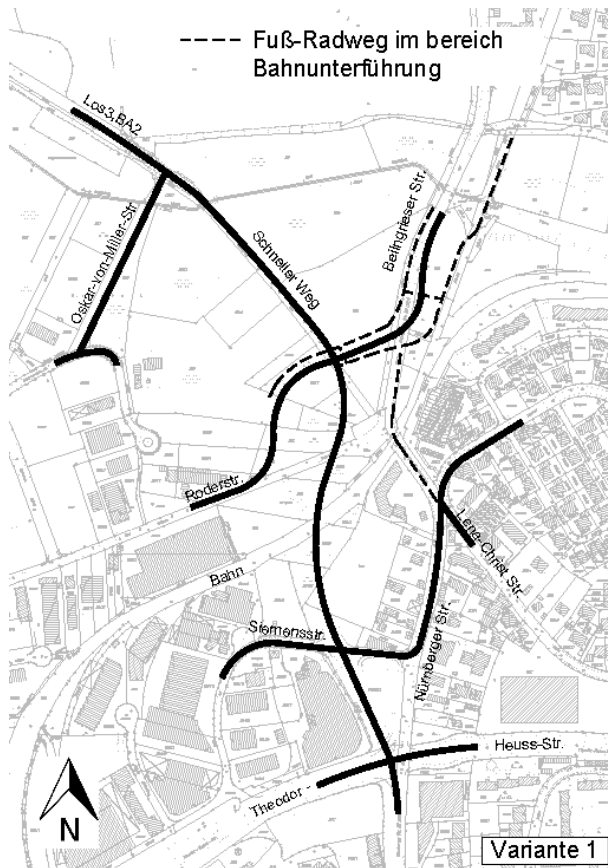
Bei der untersuchten **Variante 2** wird die IN 19 südlich der Oskar-von-Miller-Straße auf dem bestehenden Wirtschaftsweg geführt. Die neue Kreuzung Schneller Weg/Roderstraße/Beilngrieser Straße wird gegenüber der heutigen Kreuzung Roderstraße/Beilngrieser Straße in Richtung Nord-Westen verlegt. Der Schnelle Weg wird sodann in südlicher Richtung unter der Bahnlinie hindurch geführt und im Weiteren parallel zum Marktkaufgelände bis zur Theodor-Heuss-Straße trassiert. Die heutige St 2229 (Nürnberger Straße) wird südlich der Einmündung der Siemensstraße sowie nördlich nach der Kreuzung mit der Lena-Christ-Straße zurückgebaut.

Zur näheren Erläuterung verweisen wir auf die nachstehende Abbildung.



Bei der **Variante 1** wird die IN 19 südlich der Oskar-von-Miller-Straße auf dem bestehenden Wirtschaftsweg geführt. Die neue Kreuzung Schneller Weg/Roderstraße/Beilngrieser Straße wird gegenüber der heutigen Kreuzung Roderstraße/Beilngrieser Straße in nördliche Richtung verschoben. Der Schnelle Weg wird sodann in südlicher Richtung mit einer Brücke über die Bahnlinie überführt und im Weiteren parallel zum Marktkaufgelände bis zur Theodor-Heuss-Straße konzipiert. Die heutige St 2229 (Nürnberger Straße) wird südlich der Einmündung der Siemensstraße sowie nördlich nach der Kreuzung mit der Lena-Christ-Straße zurückgebaut.

Zur näheren Erläuterung verweisen wir auf die nachstehende Abbildung.



#### 2.4.2.2 Vergleich der Varianten

Die sog. **Nullvariante**, also der gänzliche Verzicht auf das Vorhaben, kann als mit den Planungszielen unvereinbar vorneweg ausgeschieden werden, da hierdurch die angestrebte Vollendung der Ostumgehung Etting mit Anschluss an das Stadtgebiet im Norden Ingolstadts nicht umgesetzt werden könnte, folglich auch die intendierten Entlastungswirkungen keine Realisierung erfahren würden und damit insgesamt für die heute unzureichenden Verkehrsverhältnisse keine Abhilfe geschaffen würde.

Bei dem Vergleich der übrigen beschriebenen Varianten kann mit Blick auf die notwendige Querung der Bahnlinie zunächst allgemein festgehalten werden, dass alle „Brückenlösungen“ einen - je nach Ausgestaltung des Bauwerks variierenden - höheren Grad an Beeinträchtigung für das Landschaftsbild gegenüber allen „Unterführungslösungen“ mit sich bringen, wohingegen diese alle ein größeres Maß an Eingriffspotential in die Schutzgüter Boden und Grundwasser beinhalten.

Was nun den Vergleich im Einzelnen betrifft, so zeigt sich als ein bemerkenswerter Vorteil der **Varianten 4.1 und 4.2** gegenüber den anderen Lösungsansätzen die geringere Flächeninanspruchnahme bei einem Ausbaus der bestehenden Nürnberger Straße gegenüber einer Verlegung der Staatsstraße mittels Neutrassierung westlich des Bestandes. So können bei den Varianten 4.1 und 4.2

auch die gewerblichen Flächen zwischen der westlichen Bebauung der Nürnberger Straße und dem Bereich des Marktkaufgeländes freigehalten werden.

Allerdings bringen die Varianten 4.1 und 4.2 auch erhebliche Nachteile mit sich. So hat eine Führung der Trasse über die bestehende Nürnberger Straße zur Folge, dass der gesamte Verkehr, der hier zukünftig die Ostumgehung Etting nutzen wird, durch das Wohngebiet an der Nürnberger Straße nördlich der Theodor-Heuss-Straße geführt würde, was eine ganz erhebliche Steigerung der Lärm- und Abgasbelastung für die dortigen Anwohner mit sich brächte. Darüber hinaus reicht die Querschnittsbreite der heutigen Nürnberger Straße zur Aufnahme des künftig dann dort zu erwartenden Verkehrs nicht aus, so dass ein Ausbau der Nürnberger Straße mit beträchtlichen Eingriffen in die angrenzenden Wohngrundstücke inklusive Gebäudeabbrüchen, etwa auf den Grundstücken mit den Flur-Nrn. 3448/3 und 3448/5, jeweils Gemarkung Oberhaunstadt, erforderlich wäre. Bei der Variante 4.1 kommt als weiterer Nachteil hinzu, dass hier der Kreuzungspunkt Schneller Weg/Roderstraße/Beilngrieser Straße unmittelbar nördlich der Bahnquerung in Einschnittslage zu liegen käme. Dadurch könnten zwar die nördlich gelegenen Grundstücke geschont werden, doch hätte die Tieflage des Kreuzungspunktes zur Folge, dass hierdurch die zur Unterführung erforderliche Grundwasserwanne unter erhöhter Einwirkung auf das Grundwasser sowie unter merklicher Kostensteigerung in den Bereich der Roder- und Beilngrieser Straße ausgedehnt werden müsste. Negativ bei dieser Planung käme zudem hinzu, dass ein erheblicher Teil der naturschutzfachlich besonders wertvollen Haunstädter Allee nicht mehr gehalten werden könnte.

Demgegenüber günstiger liegt bei der Variante 4.2 der Kreuzungspunkt mit der Roderstraße und Beilngrieser Straße zwar außerhalb der Einschnittslage des Schnellen Weges, wodurch der Umgriff der Grundwasserwanne und der Eingriff in die Haunstädter Allee geringer ausfielen. Allerdings wäre diese Lösung - wie auch die Alternativen 2 und 1 - im Vergleich zur Variante 4.1 mit den Nachteilen einer Inanspruchnahme und Zerschneidung der nördlich der heutigen Roderstraße und Beilngrieser Straße gelegen Grundstücke verbunden.

Die **Varianten 3.1 und 3.2** brächten gegenüber den anderen Varianten vor allem die Vorteile eines günstigeren rechtwinkligen und damit übersichtlicheren sowie flächenschonenderen Kreuzungswinkels mit der Bahnlinie und einer direkte und gerade Linienführung zwischen der Einmündung Oskar-von-Miller-Straße und Theodor-Heuss-Straße.

Die Variante 3.1 mit einer kurzen Brücke über die Bahn hätte jedoch gegenüber den anderen Optionen den gravierenden, aus verkehrlicher Sicht kaum tragbaren

Nachteil, dass bei dieser Lösung die Roderstraße nicht an die Umgehungsstraße angebunden werden könnte und die Verbindung Roderstraße - Beilngrieser Straße nicht mehr gegeben wäre, so dass die Roderstraße nach Westen abgeschnitten würde. Demgegenüber bliebe bei der großen Brückenlösung (durchgehendes Brückenbauwerk über die Roderstraße und die Bahnlinie) der Variante 3.2, welche allerdings im Vergleich zur Variante 3.1 auch wesentlich höhere Baukosten mit sich brächte, die Verbindung Roderstraße - Beilngrieser Straße erhalten und die Roderstraße könnte hier indirekt über die Beilngrieser Straße an die Umgehung angebunden werden.

Zusätzlich beinhalten die Varianten 3.1 und 3.2 gegenüber den anderen untersuchten Trassierungen den Nachteil, dass sie sich von dem bereits vorhandenen Wirtschaftsweg entfernen würden und dadurch einen hohen zusätzlichen Flächenverbrauch und erhebliche neue Zerschneidungseffekte verursachen würden. Außerdem würden bei dieser Linienführung abseits des bestehenden Wirtschaftswegs im nördlichen Trassenbereich wertvolle Biotopflächen tangiert.

Bei der in den untersuchten **Varianten 2 und 1** vorgesehenen Bündelung mit dem bestehenden Wirtschaftsweg sowie einer Verschwenkung nördlich bzw. westlich der heutigen Kreuzung Roderstraße/Beilngrieser Straße nach Süd-West in Parallellage zum Marktkauf-Gebäude bis zur Theodor-Heuss-Straße besteht der wesentliche trassierungstechnische Unterschied beider Lösungen darin, dass die Variante 2 die Bahnlinie in einer Grundwasserwanne unterquert, wohingegen die Variante 1 die Bahnlinie überführt.

Ein augenscheinlicher Vorteil dieser beiden Optionen gegenüber den Varianten 3.1. und 3.2 wäre, dass durch die Bündelung mit dem bereits bestehenden Wirtschaftsweg, wie auch bei den Varianten 4.1 und 4.2, insoweit Eingriffe in Privatgrundstücke und in naturschutzfachlich wertvolle Flächen minimiert werden könnten. Gegenüber den Varianten 4.1 und 4.2 ergäbe sich bei den Varianten 2 und 1 zwar südlich der nach Nord-Westen bzw. Norden versetzten Kreuzung Schneller Weg/Roderstraße/Beilngrieser Straße mit der Verlegung der St 2229 nach Westen jeweils eine höhere Neuversiegelung und einer Inanspruchnahme und Zerschneidung von bisher freien Gewerbeflächen westlich der Nürnberger Straße, doch brächte dieses Abrücken des Schnellen Weges von der Nürnberger Straße im Vergleich zu den Varianten 4.1 und 4.2 auf der anderen Seite auch erhebliche Vorteile was die dortige Lärm- und Schadstoffbelastung sowie die bei einem Ausbau der Nürnberger Straße erforderlichen Eingriffe in private Wohngrundstücke betrifft.

Im Vergleich der Varianten 2 und 1 wären die mit beiden Planungen verbundenen Eingriffe in die Haunstädter Allee entlang der Beilngrieser Straße nahezu gleich zu bewerten und damit günstiger als bei den Varianten 4.1 und 4.2. Aufgrund der etwas geringeren Längsneigung der Rampen brächte die Variante 1 leichte trassierungstechnische Vorteile gegenüber der Variante 2.

Als gewichtiger Unterschied würde jedoch die bei der Variante 2 im Zuge der Unterführung der Bahnlinie notwendige Grundwasserwanne den natürlichen Grundwasserabstrom auf der gesamten Wannenzlänge (rd. 250 m) schneiden und damit infolge eines dauerhaften Grundwasseranstaus erhebliche Beeinträchtigungen der Grundwasserströmung im Wannenzbereich verursachen. Um diesen Grundwasseranstau auszugleichen, wäre wiederum ein umfangreiches Grundwasserumleitungs- und Grundwasserspiegelbegrenzungssystem erforderlich, welches im Ergebnis gegenüber der Variante 1 auch zu nahezu doppelt so hohen Baukosten führen würde.

Die Gesamtabwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten zeigt, dass sich gegenüber der gewählten Variante 1 keine andere Lösung anbietet, die dieser gegenüber als eindeutig vorzugswürdig einzustufen wäre.

Die Varianten 4.1 und 4.2 sind trotz der beschriebenen Vorteile im Ergebnis der Variante 1 nicht vorzuziehen, weil sie massive Eingriffe in die Nürnberger Straße und beträchtliche negative Folgen für die Anwohner brächten. Hinzu kommen hier besonders hohen Bau- und Folgekosten und zusätzlich bei Variante 4.1 der Entfall eines nicht unerheblichen Teilstücks der Haunstädter Allee.

Auch die Varianten 3.1 und 3.2 brächten zwar, wie oben ausgeführt, gegenüber der Variante 1 gewisse Vorzüge, doch vermögen diese die damit verbundenen Nachteile in der Gesamtbetrachtung ebenfalls nicht zu überwiegen, vor allem weil infolge der nach Westen, vom bestehenden Wirtschaftsweg abgerückten Trassenführung mit den Varianten 3.1 und 3.2 ein zusätzlicher hoher Flächenverbrauch und im nördlichen Streckenverlauf abträgliche Zerschneidungseffekte sowie Eingriffe in Biotopstrukturen verbunden wären und bei der Variante 3.1 darüber hinaus die mit der Roderstraße in Verbindung stehenden Verkehrsrelationen Schneller Weg und Beilngrieser Straße (ca. 5.000 Kfz/24h in der Prognose für das Jahr 2025) völlig abgeschnitten würden.

Im Vergleich der Varianten 2 und 1 bringt zwar die Brückenlösung der Variante 1 größere Beeinträchtigungen für das - allerdings durch die vorhandene Bebauung in diesem Bereich bereits vorbelastete - Landschaftsbild mit sich, doch bietet die Variante 1 gegenüber der Variante 2 bei nahezu gleicher Eingriffserheblichkeit in die Haunstädter Allee den gewichtigen Vorteil, dass bei der Überführungslösung die



Beeinträchtigung der Grundwasserströmung im Wannenbereich entfällt und die Bau- wie Unterhaltungskosten stark reduziert werden können.

Daher erachten wir unter Abwägung aller planungsrelevanten Belange die vom Vorhabensträger gewählte Lösung der Variante 1, insbesondere wegen ihrer Vorteile im Hinblick auf den Schutz vor Umweltbeeinträchtigungen, die weitest mögliche Vermeidung von Eingriffen in private Grundstücke und der Wirtschaftlichkeit für die am besten vertretbare Trassierung.

Ergänzend verweisen wir zum Variantenvergleich auf die entsprechenden Ausführungen in der Planunterlage 1T, dort insbes. auf den Seiten 9 bis 15.

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

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei im anbaufreien Bereich zwischen Oskar-von-Miller-Straße und Siemensstraße sowie im angebauten Bereich zwischen Siemensstraße und Theodor-Heuss-Straße an den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - Ausgabe 2006“ (RASt 06).

Die in den Richtlinien 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.

##### 2.4.3.1 Trassierung

Die Entwurfselemente, insbesondere Grenz- und Richtwerte, entsprechen den Parametern der RASt 06.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird für den gesamten überplanten Bereich auf 50 km/h geplant.

##### 2.4.3.2 Querschnitte

###### 2.4.3.2.1 Hauptstrecke

Der Regelquerschnitt der IN 19/St 2229 zwischen dem Baubeginn und der Kreuzung der Theodor-Heuss-Straße orientiert sich an dem empfohlenen Querschnitt für eine 4-streifige „anbaufreie Straße“ nach den RASt 06.

Im Bereich der Knotenpunkte werden die Querschnitte aufgrund zusätzlicher Abbiegestreifen und Trenninseln aufgeweitet.

Zwischen dem Baubeginn und der Kreuzung Beilngrieser/Roderstraße verläuft einseitig ein abgesetzter kombinierter Geh- und Radweg. Zwischen der Kreuzung

Siemensstraße und dem Bauende sind beidseitig straßenbegleitende kombinierte Geh- und Radwege vorgesehen.

Zwischen der Siemensstraße und der Theodor-Heuss-Straße wird je Fahrtrichtung eine Bushaltestelle neu erstellt. Die Abmessungen orientieren sich an den RAST 06, wobei es aufgrund der eng beieinander liegenden benachbarten Knotenpunkte zu geringen, aber, da ein kantenreines Anfahren der Bushaltestelle möglich bleibt, vertretbaren Abweichungen von der Regelausführung nach den RAST 06 kommt.

Auf der Westseite der St 2229 zwischen Siemensstraße und Theodor-Heuss-Straße wird zur Andienung der Apotheke eine Parkbucht angelegt.

#### 2.4.3.2.2 Einmündende Straßen

Die Oskar-von-Miller-Straße mündet bei Bau km 0+983,4 in die IN 19. Die Oskar-von-Miller-Straße wird auf eine Länge von ca. 60 m angepasst und gleicht nach den RAST 06 dem Querschnitt einer zweistreifigen anbaufreien Straße mit abgesetztem einseitigem Geh- und Radweg.

Die Roderstraße mündet bei Bau km 1+258,3 rechts in die IN 19/St 2229. Sie wird auf eine Länge von ca. 190 m verlegt und korrespondiert mit dem Querschnitt einer zweistreifigen Erschließungsstraße nach den RAST 06 mit beidseitigen angebauten kombinierten Geh- und Radwegen.

Die Beilngrieser Straße mündet bei Bau km 1+258,3 links in die IN 19/St 2229 und bildet mit der Roderstraße eine Kreuzung. Sie wird auf eine Länge von ca. 215 m verlegt und kommt dem Querschnitt einer örtlichen Einfahrtsstraße mit beidseitig abgesetzten Geh- und Radwegen nach der RAST 06 gleich.

Die Siemensstraße kreuzt bei Bau km 1+593,1 in die St 2229. Die Siemensstraße wird westlich auf eine Länge von ca. 65 m angepasst, östlich auf eine Länge von ca. 80 m. Die Siemensstraße entspricht nach den RAST 06 dem Querschnitt einer nahräumigen Erschließungsstraße mit beidseitigen angebauten Gehwegen.

Die Theodor-Heuss-Straße kreuzt bei Bau km 1+732,2 die St 2229. Sie wird auf eine Länge von ca. 330 m den neuen Verkehrsverhältnissen angepasst und orientiert sich an dem Querschnitt einer Hauptverkehrsstraße (Verbindungsstraße) mit vier Fahrstreifen und einer Mitteltrennung sowie beidseitig angebauten Geh- und Radwegen nach den RAST 06.

Die Nürnberger Straße wird von der Theodor-Heuss-Straße in Richtung Süden bis zum Bauende auf eine Länge von ca. 150 m den neuen Verkehrsverhältnissen angepasst und entspricht nach den RAST 06 dem Querschnitt einer Verbindungsstraße mit zwei Fahrstreifen und beidseitig angebauten Geh- und Radwegen.

Zwischen der Beilngrieser und der Nürnberger Straße ist ein selbstständiger kombinierter Geh- und Radweg auf eine Länge von ca. 180 m geplant. Die Planung orientiert sich dabei grundsätzlich an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Ebenso wird die Nürnberger Straße zwischen Siemensstraße und Theodor-Heuss-Straße zu einem kombinierten selbstständigen Geh- und Radweg zurück gebaut. Auch hier orientiert sich die Planung an der ERA 2010.

Die zu verlegenden oder anzupassenden Wirtschaftswege sind nach dem aktuell gültigen Arbeitsblatt DWA-A 904-1 (Richtlinien für den Ländlichen Wegebau – Teil 1) geplant.

Hinsichtlich der weiteren Details, etwa zu den Breiten der verschiedenen Verkehrsanlagen, verweisen wir auf die Planunterlagen 1T, 6 und 7.1T mit 7.2T.

#### 2.4.3.3 Ingenieurbauwerke

Zur Aufrechterhaltung der vorhandenen Gewässerläufe, der Wege-, Bahn und Straßenverbindungen werden mehrere Brücken und eine Grundwasserwanne notwendig. Weiterhin wird zum Schutze der Wohnbebauung vor Verkehrslärm eine Lärmschutzwand erstellt.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Anlagen:

##### 2.4.3.3.1 Brücke über den Au Graben Oskar-von Miller-Straße

Im Zuge der Querschnittsverbreiterung der Oskar-von-Miller-Straße werden die bestehenden zwei Durchlässe DN 1600 zur Querung des Au Grabens abgebrochen und ca. 10 m östlich der bestehenden Querung ein neues Bauwerk erstellt.

##### 2.4.3.3.2 Brücke über den Au Graben Schneller Weg

Die bestehende Straßenbrücke im Zuge des bestehenden Wirtschaftsweges wird abgebrochen. Im Zuge der Erstellung des Straßenzuges Schneller Weg wird ein neues Brückenbauwerk ca. 15 m nördlich des bestehenden Bauwerkes neu erstellt.

##### 2.4.3.3.3 Brücke über die Bahnstrecke

Der Schnelle Weg kreuzt die Bahnstrecke 5386 Ingolstadt Nord – Werkbahnhof Terreno. Im Zuge dieser Querung wird eine Straßenbrücke über die Bahnlinie erstellt.

##### 2.4.3.3.4 Eisenbahnbrücke über den Geh- und Radweg sowie Grundwasserwanne

Im Zuge des Neubaus eines Geh- und Radweges zwischen Beilngrieser Straße und Nürnberger Straße/Marieluise-Fleißer-Straße wird der bestehende beschränkte Bahnübergang Nürnberger Straße aufgelassen und eine Eisenbahnbrücke über den kombinierten Geh- und Radweg neu erstellt. Zur Einhaltung der lichten Höhe im Kreuzungsbereich ist eine Absenkung des Geh- und Radweges notwendig. Diese

Absenkung erfordert die Erstellung einer Grundwasserwanne, die auf einen maximalen Grundwasserstand von 369,80 über NN (Worst-Case-Wasserstand) ausgelegt ist.

#### 2.4.3.3.5 Lärmschutzwand Schneller Weg/Siemensstraße

Zum Schutze der Wohnbebauung wird auf der Ostseite der verlegten St 2229 (von Bau-km 1+283 bis 1+594 auf einer Länge von ca. 310 m, Höhe der Lärmschutzwand  $h = 2,0$  m) und im Anschlussbereich der Siemensstraße bis zum Gebäude Nürnberger Straße Hausnr. 96 (Siemensstraße Ost von Bau-km 0+162 bis Bau-km 0+178 auf einer Länge von ca. 15 m, Höhe der Lärmschutzwand  $h = 2,0$  m) eine Lärmschutzwand errichtet.

Zu den weiteren Einzelheiten, insbesondere den genauen Abmessungen der einzelnen Bauwerke, verweisen wir auf die Ausführungen in den Planunterlage 1.T, 7.1T mit 7.2T sowie die nachrichtlich enthaltenden Planunterlagen 10.1, 10.2, 10.3 und 10.4.

#### 2.4.3.4 Straßenaufbau

Der Aufbau der geplanten Straßen wurde nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO Ausgabe 2001) gemäß der zu erwartenden Verkehrsstärke ermittelt. Die ermittelten Aufbaustärken der verschiedenen belasteten Straßenabschnitte entsprechen auch den Maßgaben der nunmehr gültigen RStO Ausgabe 2012 und sind den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen (Planunterlagen 1T, Seite 17 ff. sowie Planunterlage 6).

#### 2.4.3.5 Einwendungen zum Ausbaustandard

Der Einwender Nr. 1005 hat sich aufgrund der nach seiner Meinung im Hinblick auf seine Belange als Radfahrer rechtswidrigen Planung gegen das Vorhaben ausgesprochen. Hierbei kritisiert er zunächst, dass die gem. Art. 9 Abs. 2 und Art. 10 Abs. 1 BayStrWG verbindlich einzuhaltenden Regeln der Technik der RAST 06 und der ERA 2010 für den Radverkehr nicht beachtet worden seien, da die Planung des Vorhabensträgers nahezu ausschließlich gemeinsame Geh- und Radwege vorsehe.

Aus dem Stadtplan sei eindeutig zu erkennen, dass es sich bei den in Frage kommenden Radverkehrsanlagen um Hauptverbindungen des Radverkehrs handele. Über die Strecke von der Schillerstraße über die Nürnberger Straße zur Beilngrieser Straße werde die Kernstadt und bedeutende Einkaufs- und Tätigkeitszentren mit dem Ortsteil Ober- und Unterhaunstadt verbunden. Darüber hinaus werde diese Verbindung von Radfahrern aus dem Bereich Lenting, Wettstetten und Kösching genutzt. Daher sei es notwendig, im Rahmen des

Planfeststellungsverfahrens die gesamte Radverkehrsplanung kritisch auf deren Vereinbarkeit mit den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu prüfen.

So würden beispielsweise nach dem vorliegenden Regelquerschnitt nur die Mindestbreiten vorgesehen. Nach Nr. 6.1.7.5 RASSt 06 seien jedoch größere Breiten erforderlich, wenn es sich um wichtige Hauptrouten des Radverkehrs handelt (siehe auch Tabelle 5 und Abschnitt 3.4 ERA 2010). Folglich sei die Planung mangelhaft.

Ebenfalls größere Mindestbreiten seien bei größerem Gefälle erforderlich. Nach den Planunterlagen werde die Bahnunterführung im Verlauf des selbständig geführten Radweges etwa 6% betragen. Bei diesem Gefälle erreichten Radfahrer Geschwindigkeiten von mehr als 30 km/h. Die im Regelquerschnitt vorgesehenen Breiten würden daher zur Gefahrenabwehr nicht ausreichen. Die unter Nr. 4.6 RASSt 06 angegebenen Breiten würden nur für sich überholenden Radverkehr gelten, nicht für sich mit relativ hoher Geschwindigkeit unter beschränkten Sichtverhältnissen begegnenden Radverkehr (Siehe auch Nr. 3.8 ERA 2010). Auch sei der Gehweg in der Unterführung nur 1,60 m breit dimensioniert und unterschreite damit erheblich das Regelmaß von 2,0 m (Nr. 4.7 RASSt 06). Zudem sei keine Trennung des Gehwegbereichs vom Radweg nach Nr. 6.1.7.5 – 1. Absatz RASSt 06 erkennbar.

Die Stadt Ingolstadt verfolge als Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern entsprechend den Vereinszielen das Ziel, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr erheblich zu steigern. Sollte sie dieses Ziel ernsthaft verfolgen, so sei mit einer erheblichen Steigerung des Verkehrs auf den Hauptrouten des Radverkehrs zu rechnen. Damit sei zwingend eine Trennung des Radverkehrs vom Fußgängerverkehr erforderlich (siehe 3.6 ERA 2010). Dies sei in der Planfeststellung auch in den Bereichen anzustreben, die nicht vom Umbau der Fahrbahnen betroffen seien. So sei z. B. in der Schillerstraße eine Geh- und Radwegbreite von 2,50 m nicht akzeptabel, da diese gegen Art. 9 Abs. 2 BayStrWG verstoße.

Die oben angeführten Beispiele zeigten eindrücklich, dass die Stadt Ingolstadt bei der Planung der Radverkehrsführung alle wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Planung von Radverkehrsanlagen unberücksichtigt lasse. Ein Blick in die Tabellen zu Nr. 5.2.6 der RASSt 06 zeige, dass diese Vorgaben bei der Planung des Knotens Theodor-Heuss-Straße, Schiller- und Nürnberger Straße vollkommen unberücksichtigt geblieben seien. Die Stadt plane daher nach eigenen Vorstellungen, nicht nach dem allgemein anerkannten Stand von Technik und Wissenschaft. Bezüglich der Führung des Radverkehrs sei die beantragte

Planfeststellung daher nach Art. 9 Abs. 2 und Art. 10 Abs. 1 BayStrWG abzulehnen und eine Neuplanung zu verlangen.

Die Kritikpunkte des Einwenders Nr. 2005 gegen die vorliegend gewählte Konzeption der Geh- und Radwegeführung werden zurückgewiesen.

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - Ausgabe 2006, RASt 06, wurden mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 11.02.2009 in Bayern zur Anwendung empfohlen. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - Ausgabe 2010, ERA 2010, wurden mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 10.02.2014 in Bayern zur Kenntnis gegeben.

Wie bereits angesprochen, stellen die darin dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse keine absoluten Maßstäbe dar. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Daher enthalten weder die RASt 06 noch die ERA 2010 verbindlichen Vorgaben in Sinne einer Norm, sondern besitzen lediglich empfehlenden Charakter. Damit enthalten sie zwar durchaus Anhaltspunkte, wie im Normalfall Verkehrsanlagen auszuführen und zu gestalten sind, doch bleibt es dem Vorhabensträger unbenommen, bei seiner Planung aufgrund der konkreten örtlichen Situation im gebotenen Umfang von den Maßgaben der genannten Bestimmungen abzuweichen (vgl. BayvGH, Beschluss vom 23.02.2015, Az. 6 ZB 13.978, beck online Rn. 15; BayVGh, Urteil vom 31.05.2011, Az. 8 B 10.1653, beck online Rn. 29, jeweils m.w.N.).

Unter diesen Prämissen vermögen wir bei der vorliegenden Planung keine als abwägungsfehlerhaft zu beanstandenden Abweichungen von den Regelwerken zu erkennen.

Zum einen trifft die Kritik, dass vorliegend nahezu ausschließlich gemeinsame Geh- und Radwege geplant sind, insoweit nicht zu, als für den Bereich der Geh- und Radwegunterführung unter der Bahnstrecke zwischen Beilngrieser Straße und Nürnberger Straße/Marieluise-Fleißer-Straße sowie im Bereich der „Alten“ Nürnberger Straße zwischen Siemensstraße und Theodor-Heuss-Straße jeweils eine getrennte Führung von Fußgängern und Radfahrern vorgesehen ist. Dabei wird nach Aussage des Vorhabensträgers die Markierung zwischen dem Gehweg und den Radwegen in der Bauausführung als taktiler Begrenzungstreifen gemäß den RASt 06, Nr. 6.1.7.5 bzw. den ERA 2010, Nr. 11.1.5 in einer Breite von mindestens 0,30 m erfolgen.

Zum anderen widerspricht die Anlage von gemeinsamen Geh- und Radwegen nicht per se den in den RASt 06 festgelegten Grundsätzen. Gemäß Nr. 6.1.6.4 der RASt 06 kommen gemeinsame Geh- und Radwege bei schwachen Fußgänger und

Radverkehrsbelastungen sehr wohl in Frage. Als generell ungeeignet werden derart kombinierte Wege danach lediglich in besonderen Fällen angesehen, etwa bei intensiver Geschäftsnutzung, bei überdurchschnittlicher Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger, bei Hauptverbindungen des Radverkehrs, bei dichter Folge von Hauszugängen oder Zufahrten bzw. Knotenpunkten. In der vorliegenden Planung ist eine solche Konstellation unserer Beurteilung nach primär zwischen der Siemens- und der Theodor-Heuss-Straße gegeben. In diesem Bereich steht den Radfahrern aber eine sichere parallele Wegeführung über die zurückgebaute Nürnberger Straße zur Verfügung.

Letztlich verbieten weder die RASSt 06 noch die ERA 2010 rechtsverbindlich die gemeinsame Führung beider Verkehrsarten. Vielmehr bedarf es im jeweiligen Einzelfall einer Abwägung aller in Rede stehender relevanter Belange, wo eine getrennte Führung von Geh- und Radwegen erforderlich und möglich ist und wo nicht. Danach ist das vorliegende Geh- und Radwegekonzept nicht zu beanstanden. Die geplanten gemeinsamen Geh- und Radwege stellen bei der von allen Verkehrsteilnehmern zu fordernden vorsichtigen, vorausschauenden Fahrweise und gegenseitigen Rücksichtnahme (vgl. § 1 StVO) kein inakzeptables bauliches Sicherheitsrisiko für die Beteiligten dar.

Auch in der vorgesehenen Regelbreite der geplanten Radwege wird von unserer Seite kein Planungsmangel gesehen, weil nach Nr. 6.1.7.5 der RASSt 06 größere Breiten als die dort genannten Richtwerte in verschiedenen Fällen, etwa im Verlauf wichtiger Haupttrassen des Radverkehrsnetzes, bei vorhandener oder zu erwartender höheren Radverkehrsbelastungen (z. B. im Bereich von Schulen) und bei starkem Gefälle zwar erforderlich werden können, aber auch in diesen Fällen nicht zwingend müssen. Maßgeblich hierfür ist wiederum die Beurteilung des Einzelfalls. Soweit es den Bereich der Bahnunterführung betrifft, wurde die maximale Längsneigung des Radweges in der 1. Tektur vom 28.05.2014 südlich der Bahn auf 4,65% bei einer Länge von ca. 56 m reduziert. Auf der Nordseite beträgt die maximale Längsneigung 6,0% auf eine Länge von ca. 36 m. Aufgrund der geringen Länge der Steigungs- bzw. Gefällestrrecken sehen wir es nicht als zwingend notwendig an, den Radweg zu verbreitern. Bei der geringen Längenausdehnung der erhöhten Längsneigung im Gefällebereich ist nämlich nicht mit einer überdurchschnittlich erhöhten Geschwindigkeit zu rechnen. Auch in der Gegenrichtung ist im Steigungsbereich nicht von einem erhöhten Platzbedarf sehr langsam fahrender Radfahrer auszugehen. Die Verkehrssicherheit ist auch bei Anwendung der Regelbreiten gegeben, zumal der Geh- und Radweg in einen Gehwegbereich und Radwegbereich unterteilt wird. Die Trennung der zwei Bereiche erfolgt, wie bereits erwähnt, durch einen 30 cm breiten, optisch gut sichtbaren taktilen Begrenzungsstreifen. Die

geringfügige Unterschreitung der Regelbreite für Fußgängerwege im Bereich der Bahnunterführung kann unseres Erachtens vorliegend aufgrund des eher geringen Fußgängeraufkommens an dieser Stelle sowie aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit ebenfalls hingenommen werden.

Der Forderung nach einer strikten Trennung von Fußgängern und Radfahrern im gesamten Planungsbereich und darüber hinaus sowie nach größeren Wegebreiten für Radfahrer kann im Ergebnis nicht gefolgt werden. In der Abwägung der einzelnen Belange zeigt sich die projektierte Geh- und Radwegeführung, auch mit Blick auf das beengte Raumangebot vor Ort und das Gebot einer möglichst geringen Flächeninanspruchnahme als sachgerecht und vertretbar. Dass die Planung dabei für die Belange der Radfahrer nicht ideal ausfällt, ist dabei unbestritten. Doch lässt die gewählte Lösung unserem Dafürhalten nach keine für Fahrradfahrer oder andere Verkehrsteilnehmer unzumutbaren, verkehrsgefährdenden Verhältnisse erkennen.

Aufgrund der oben beschriebenen Einwendungen hat der Vorhabensträger zur Überprüfung der Verkehrssicherheit der konzipierten Lösung im Nachgang zum Erörterungstermin ein Sicherheitsaudit durch die BSM Planungs GmbH durchführen lassen. Im Zuge dieses Sicherheitsaudits vom 28.02.2014 wurden keine gravierenden Mängel in der vorgelegten Planung festgestellt.

Das technische Sachgebiet 31.1, Straßen- und Brückenbau, der Regierung von Oberbayern hat die vorliegend geplante Geh- und Radwegeführung nochmals anhand der vorliegenden Planunterlagen, der dazu vorgebrachten Einwendungen sowie des dazu erstellten Auditberichts vom 28.02.2014 und der Stellungnahme des Vorhabensträgers hierauf vom 14.05.2014 mit dem Ergebnis überprüft, dass die vorgelegte Planung nicht zu beanstanden ist.

#### 2.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

Die Vollendung der Ostumgehung Etting mit dem Neubau der IN 19 südlich der Oskar-von-Miller-Straße sowie der Verlegung der St 2229 entlastet unter anderem die Anwohner des Stadtteils Oberhaunstadt, der südlich sowie westlich der AUDI AG liegenden Stadtgebiete Ingolstadts sowie diejenigen des nördlichen Bereich der heutigen St 2229 - Nürnberger Straße von Durchgangsverkehr und somit auch von dadurch hervorgerufenen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Zu den Entlastungswirkungen des Projekts im Einzelnen verweisen wir auf die



Ausführungen unter C.2.3.2 dieses Beschlusses. Diese Verbesserungen für die angrenzenden Siedlungsgebiete sind ein wesentliches Ziel des Vorhabens, durch das allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Straßenbaumaßnahme neu oder intensiver als bislang Betroffenen nicht in Frage gestellt oder gemindert wird.

#### 2.4.4.1 Bauausführung

Durch die oben unter A.3.2 dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass bei der Umsetzung des Vorhabens die rechtlichen Anforderungen gewahrt und nachteilige Wirkungen durch die Bauausführung für die betroffenen Anwohner so weit wie möglich vermieden werden (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

#### 2.4.4.2 Verkehrslärmschutz

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

##### 2.4.4.2.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung des Projektes Schneller Weg hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die vernünftigste Lösung. Das Optimierungsgebot dieser Vorschrift ist gewahrt. Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch das Bauvorhaben keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht. Eine Änderung der Trassierung, der Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile zur weiteren Verbesserung des Immissionsschutzes ist nicht möglich bzw. gegenüber der gewählten Lösung nicht zu präferieren, wie der

Variantevergleich unter C.2.4.2 dieses Beschlusses gezeigt hat. Demnach ist die gewählte Trasse des Schneller Weg aus Sicht des Lärmschutzes günstiger zu bewerten, als etwa ein Ausbau der Nürnberger Straße. Eine Unterführung des Schnellen Weges unter der Bahnlinie, die unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärmschutzes noch günstiger als die nunmehr projektierte Planung ausgefallen wäre, war indessen insbesondere aus Erwägungen des Grundwasserschutzes, des Bodenschutzes und der Wirtschaftlichkeit im Ergebnis nicht als vorzugswürdig einzustufen.

#### 2.4.4.2.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

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

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

Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände.

Neben dem Bau führt nur eine wesentliche Änderung einer Straße zur Lärmvorsorge.

Eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV 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.

#### 2.4.4.2.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die jeweils maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Vorhabensträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Das vorliegende Verkehrsgutachten der gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH nimmt dabei für den Planfall folgende Verkehrsmengen DTV im Prognosejahr 2025 für den Schnellen Weg an.

Verkehrsweg	Prognose Kfz/24 h im Jahr 2025 im Planfall
Schneller Weg - südlich OU Etting	DTV 21.500
Schneller Weg - zwischen Oskar-von-Miller-Str. und Roderstraße	DTV 19.900

Schneller Weg - zwischen Roderstraße und Siemensstraße	DTV: 30.700
Schneller Weg - zwischen Siemensstraße und Theodor-Heuss-Straße	DTV: 29.700

Diese Annahmen sind unserer Prüfung zufolge inhaltlich nachvollziehbar und beruhen auf einer geeigneten Methode sowie ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind dabei berücksichtigt.

Den dabei gewählten Prognosehorizont 2025, der vom Zeitpunkt des Beschlusserlasses gerechnet in neun Jahren eintreten wird, erachten wir als noch ausreichend bemessen. Eine normative Vorgabe, welcher Zeitraum für die Beurteilung der verkehrszahlenbezogenen Wirkungen eines Straßenbauvorhabens anzusetzen ist, gibt es nicht. Die 16. BImSchV selbst regelt diese Frage nicht. Auch aus Art. 75 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 BayVwVfG, der eine Planergänzung bei unvorhersehbaren Wirkungen ausschließt, wenn seit der Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustandes 30 Jahre verstrichen sind, lässt sich lediglich der Schluss ableiten, dass es mit dieser Regelung nicht in Einklang zu bringen wäre, der Prognose einen Zeitraum von mehr als 30 Jahren zugrunde zu legen. Ein der Verkehrsprognose zugrunde zu legender Mindestzeitraum ist daraus jedoch nicht ableitbar (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 A 10/95). Auch der in der Praxis für den Prognosehorizont regelmäßig angewandte Zeitraum vom 10 bis 15 Jahren ist weder als strikter Richtwert noch als absoluter Mindestwert zu verstehen (vgl. OVG Schleswig, Beschluss vom 28.06.2010, Az. 1 LA 24/10). Nachdem bindende normative Vorgaben zu dieser Frage fehlen, wäre die Entscheidung des Vorhabensträgers, bei der Prognose auf das Jahr 2025 abzustellen nur dann zu beanstanden, wenn sie sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe, was insbesondere bei einer Beschränkung auf einen Prognosehorizont anzunehmen wäre, für den im maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt des Beschlusserlasses bereits verlässlich absehbar ist, dass das Vorhaben bei seinem Eintritt noch nicht fertiggestellt und in Betrieb genommen sein wird. Denn eine Prognose, von der von vornherein feststeht, dass ihr für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme keine Aussagekraft mehr zukommt, ist ungeeignet (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.05.2005, Az. 9 B 41/04). Dies ist vorliegend jedoch nicht der Fall. Laut Auskunft des Vorhabensträgers ist vorgesehen, den Schnellen Weg bis Anfang 2020 fertigzustellen und dem Verkehr zu übergeben. Damit wird das gewählte Prognoseende nach den heutigen Erkenntnissen erst ca. fünf Jahre nach der Inbetriebnahme erreicht.

Der hier zum Zeitpunkt der Planfeststellung knapp unter 10 Jahren liegende Prognosehorizont beinhaltet auch keine Rechtsverkürzung für Lärmbetroffene, denn der ggf. nach Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG erforderliche Nachweis, dass sich die durch den Vorhabensträger für das Prognosejahr angenommenen Verkehrszahlen nicht bestätigt haben, lässt sich bei einem kürzeren Prognosezeitraum entsprechend früher führen. Aus diesen Erwägungen ist der der Planung vorliegend zugrunde gelegte Prognosehorizont 2025 nicht zu beanstanden.

Der Lärmschutz wird dabei nicht auf Spitzenbelastungen, sondern auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung ausgelegt. Etwas anderes findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). So stellt auch die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV als eine Berechnungsgrundlage auf die der Planung zugrunde liegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ab. Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich und damit nicht zu rechtfertigen, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Anträge von privater Seite auf Durchführung von Lärmmessungen weisen wir wegen dieser eindeutigen Rechtslage zurück. Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen, weil Messungen aufgrund sich ständig ändernder äußerer Einflüsse wie etwa dem Wetter, der momentanen Verkehrsstärke und der momentanen Verkehrszusammensetzung keine repräsentativen Ergebnisse zu generieren vermögen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet hingegen 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). In das Berechnungsverfahren fließen dabei auch Randbedingungen wie etwa Topographie (Geländeformation samt Gefällen und Steigungen der Straße), Gebäudehöhe, Verkehrsmenge und Straßenoberfläche ein. Zugunsten des Betroffenen wird zudem - unabhängig von der tatsächlichen Lage - stets leichter Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort hin berücksichtigt (Mitwindrichtung).

#### 2.4.4.2.4 Beurteilung und Ergebnis

##### 2.4.4.2.4.1 Anwendungsbereich der 16. BImSchV

Eine Überprüfung des Bauvorhabens am Anwendungsbereich der 16. BImSchV führt zu folgendem Ergebnis:

Die Planung enthält verschiedene beurteilungsbedürftige Baumaßnahmen, nämlich den Neubau des Schnellen Weges mittels Neuerrichtung der IN 19 zwischen Oskar-von-Miller-Straße und der Kreuzung Roderstraße/Beilngrieser Straße sowie mittels

der Verlegung der St 2229 zwischen der Kreuzung Roderstraße/Beilngrieser Straße und der Theodor-Heuss-Straße, den Umbau des bisherigen Knotenpunktes Theodor-Heuss-Straße/Nürnberger Straße, sowie die Anpassungen der Oskar-von-Miller-Straße, der Roderstraße, der Beilngrieser Straße, der Siemensstraße und der Nürnberger Straße an die Planung.

Die **Verlängerung der IN 19** sowie die **Verlegung der St 2229** sind aufgrund des äußeren Erscheinungsbildes im Gelände auf der gesamten Länge des Schneller Weg von der Oskar- von-Miller-Straße bis zur Theodor-Heuss-Straße als Neubau im Sinne der 16. BImSchV einzustufen, für den folglich die Lärmvorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV gelten.

Nach den schalltechnischen Berechnungen (vgl. Planunterlage 11.2) werden im Prognosejahr 2025 die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV durch den Neubau des Schneller Weg ohne zusätzliche Lärmschutzeinrichtungen bei insgesamt zwölf schutzbedürftigen Gebäuden überschritten. An neun dieser Gebäude sind auch die Immissionsgrenzwerte für den Tageszeitraum überschritten. Insgesamt wurden hier vier Bereiche mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte identifiziert. Dabei handelt es sich zu einen um die Wohnbebauung entlang der Nürnberger Straße von der Marieluise-Fleißer-Straße bis zur Siemensstraße. In diesem Bereich sind insgesamt zehn Gebäude (die Immissionsorte IO 02, 03, 04, 06, 08, 09, 11, 13, 14 und 15) mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte vorhanden. Bei sieben dieser Gebäude sind auch die Immissionsgrenzwerte im Tageszeitraum überschritten. Des Weiteren ist das Gebäude Nürnberger Straße 96 (Immissionsort IO 01), welches direkt an die Siemensstraße anschließt, von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte tags und nachts betroffen. Und schließlich kommt es am Immissionsort IO 7, dem sog. Marktkaufgebäude in der Theodor-Heuss-Straße 19 westlich des geplanten Schnellen Weges zu Grenzwertüberschreitungen tags und nachts.

Neben diesem Neubaubereich stellt der geplante **Umbau des Knotenpunktes Theodor-Heuss-Straße/Nürnberger Straße** einen erheblichen baulichen Eingriff in die bestehenden Straßen dar, für den folglich zu prüfen ist, ob hiermit eine wesentliche Änderung der Schallsituation im Sinne der 16. BImSchV verbunden ist.

Für den Bereich westlich der Nürnberger Straße hat die schalltechnische Prüfung insoweit ergeben, dass die maximale Pegelerhöhung im Zuge des Umbaus des Knotenpunktes 1,6 dB(A) am Gebäude Freybergstr. 27 auf der Ostfassade beträgt. Am Nachbargebäude Nürnberger Straße 58 beträgt die Pegelerhöhung 0,4 dB(A). Da der Beurteilungspegel indessen bereits im Prognosenufall ohne Baumaßnahme

an beiden Gebäuden mehr als 60 dB(A) nachts ausweist, liegt eine wesentliche Änderung der Schallsituation gem. § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV aus der Änderung des Knotenpunktes vor. Es besteht daher für beide Gebäude (Immissionsorte IO 24 und IO 25) ein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Nördlich der Theodor-Heuss-Straße im Bereich der zurückzubauenden Nürnberger Straße erhöht sich durch den Umbau des Knotenpunktes im Tageszeitraum der Beurteilungspegel am Immissionsort Objekt IO 74 (Nürnberger Straße 91½) um 0,1 dB(A). Da der Beurteilungspegel hier indessen bereits im Prognosenullfall mehr als 70 dB(A) tags beträgt, liegt auch an dieser Stelle eine wesentliche Änderung der Schallsituation gem. § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV vor, die zu einem Anspruch auf Lärmvorsorge führt.

Die Anpassungen der übrigen bestehenden Straßen, der **Oskar-von-Miller-Straße**, der **Beilngrieser Straße**, der **Roderstraße**, der **Siemensstraße** und der **Nürnberger Straße** nördlich der Theodor-Heuss-Straße, führen hingegen zu keinem erheblichen baulichen Eingriff bzw. zu keiner wesentlichen Änderung der jeweiligen Schallsituation im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, so dass das Projekt insoweit keinen Anspruch auf Lärmvorsorge auslöst.

Insgesamt besteht damit projektbedingt an 15 Anwesen ein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Im Einzelnen verweisen wir hierzu auf die Ausführungen des schalltechnischen Erläuterungsberichts (Planunterlage 11.1) sowie die Berechnungsergebnisse der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 11.2), in der die maßgeblichen und überprüften Immissionsorte dargestellt sind.

#### 2.4.4.2.4.2 Schutzkonzept

Die festgestellte Planung betrachtet mit Blick auf die demnach erforderlichen Lärmvorsorgemaßnahmen verschiedene Schutzalternativen und sieht für die betroffenen Immissionsorte in Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile im Ergebnis teils aktive und teils passive Lärmschutzmaßnahmen vor.

##### **Aktive Lärmschutzmaßnahmen**

Als Resultat der Abwägung beinhaltet die Planung für das Vorhaben folgende aktiven Lärmschutzmaßnahmen:

- ▶ Lärmschutzwand östlich des Schneller Weg von Bau-km 1,280 bis 1,590 auf einer Länge von 310 m und mit einer Höhe von 2,0 m über Fahrbahnoberkante (FOK).
- ▶ Lärmschutzwand nördlich der Siemensstraße von Bau-km 0,159 bis Bau-km 0,174 auf einer Länge von 15 m und mit einer Höhe von 2,0 m über FOK.

Ein rechnerischer Ansatz von aktivem Lärmschutz in Gestalt eines lärm mindernden Fahrbahnbelages kommt vorliegend nicht in Betracht, da deren Wirksamkeit nach den Vorgaben der 16. BImSchV und der RLS-90 erst ab einer zulässigen Fahrgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h zu berücksichtigen ist. Da die erlaubte Höchstgeschwindigkeit im gesamten Planungsbereich auf 50 km/h begrenzt ist, kann für das gegenständliche Projekt daher kein lärm mindernder Straßenbelag als aktive Lärmschutzmaßnahme angesetzt werden, auch wenn ein solcher teilweise vorgesehen werden soll.

Mit den gewählten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird die Einhaltung der Lärmvorsorgegrenzwerte an allen betroffenen Häusern mit Ausnahme von insgesamt sechs Gebäuden sichergestellt. Für diese verbleibenden sechs Anwesen, die untersuchten Immissionsorte IO 01, 02, 07, 24, 25 und 74, wird gem. Ziffer A.3.6.3 dieses Beschlusses passiver Lärmschutz vorgesehen, worauf im Weiteren noch ausführlich eingegangen wird.

Die vollständige und rechtzeitige Realisierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird durch die unter A.3.6.1 dieses Beschlusses verfügte Auflage gewährleistet.

### **Passive Lärmschutzmaßnahmen**

Für die Anwesen Nürnberger Straße 96 (IO 01, Flur-Nr. 3446/1), Nürnberger Straße 98 (IO 02, Flur-Nr. 3448/5), Theodor-Heuss-Straße 19 - Marktkauf (IO 07, Flur-Nr. 3443), Nürnberger Straße 58 (IO 24, Flur-Nr. 3442/7), Nürnberger Straße 91 1/2 (IO 74, Flur-Nr. 3682/4) sowie Freybergstraße 27 (IO 25, Flur-Nr. 3442/6), wo infolge des Vorhabens die Grenzwerte der 16. BImSchV trotz der vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen weiterhin überschritten werden, haben wir den betroffenen Grundstückseigentümern dem Grunde nach einen ergänzenden Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz) unter A.3.6.3 dieses Beschlusses zuerkannt, sofern das vorhandene Schalldämm-Maß nicht ausreicht. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt.

Auszugehen ist in diesem Kontext von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die Festlegung der schutzbedürftigen Räume erfolgt nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes - VlärmSchR 97". Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen



Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer werden die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

### **Verhältnismäßigkeitsprüfung (Nutzen-Kosten-Analyse)**

Der Vorhabensträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betroffenen Bereiche mit der oben beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Damit ist grundsätzlich den aktiven vor den passiven Lärmschutzmaßnahmen ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führt.

Dass bei einem Überschreiten der maßgeblichen Grenzwerte aber regelmäßig ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht, entspricht hingegen weder der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch einer verfassungskonformen Auslegung des § 41 BImSchG. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Um die Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR 97).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. grundlegend hierzu Urteil des BVerwG vom 20.01.2010, Az. 9 A 22/08) muss dabei zunächst untersucht werden, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind - ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau - schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Nutzen-Kosten-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt.

Sind danach die Kosten des Vollschutzes ermittelt, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint. Hierbei kann sie die oben genannten Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks - soweit sie einschlägig sind - heranziehen. Bei ihrer Entscheidung kann sie auch berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativer Dritter der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Schallschutzes entgegenstehen (BVerwG Urteil vom 21. April 1999, Az. 11 A 50.97). Auch das Verhältnis der Kosten des Vollschutzes zu den Kosten des Gesamtvorhabens kann ein Gesichtspunkt bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit sein, insbesondere dann, wenn Vollschutz aufgrund der topographischen oder sonstigen Gegebenheiten nur durch besonders aufwändige Bauarbeiten erreichbar ist.

Sofern man zu dem Ergebnis kommt, dass sich ein Vollschutz als unverhältnismäßig erweist, sind - ausgehend von dem erzielbaren Schutzniveau - "schrittweise Abschlüsse" vorzunehmen, um so die "mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand" zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Hierbei müssen unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung alle Varianten außer Betracht bleiben, die nur einzelnen Wohnungen oder Gebäuden Vollschutz verschaffen, anderen gleich betroffenen Wohnungen oder Gebäuden gleich wirksamen Schutz

jedoch ohne sachlich vertretbaren Grund vorenthalten. Die danach verbleibenden Varianten sind hinsichtlich der Kosten je "Schutzfall" miteinander zu vergleichen. Der Vorhabensträger ist also angehalten, mit planerischen Mitteln bei einer wertenden Betrachtungsweise der Gesamtumstände eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten und dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes angemessen Rechnung trägt. Dies hat zur Folge, dass Abschläge gegenüber einer optimalen Lösung, d.h. der Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte der Verhältnismäßigkeitsprüfung gerechtfertigt sein können.

Der Vorhabensträger hat vorliegend die in Betracht kommenden bzw. vorgeschlagenen Lärmschutzkonzepte auf ihren Nutzen für den Lärmschutz und die sich daraus ergebenden Kosten überprüft. Im Ergebnis können die vom Vorhabensträger vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwesen unter Berücksichtigung der schutzzielorientierten und differenzierten Nutzen-Kosten-Analyse aus folgenden Erwägungen nicht beanstandet werden:

Die Entscheidung des Vorhabensträgers, im Bereich der Nürnberger Straße bis Siemensstraße dem Belang Lärmschutz durch zwei Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 325 m (310 m Länge und 15 m Länge) und einer Höhe von jeweils 2,0 m über FOK Rechnung zu tragen, halten wir für sachgerecht und vertretbar. Mit der gewählten Konzeption werden in diesem Bereich an allen Immissionsorten mit Ausnahme eines Wohnhauses, dem **Immissionsort IO 02 (Nürnberger Straße 98)**, die Lärmvorsorgegrenzwerte eingehalten.

Der Umstand, dass an dem Anwesen Nürnberger Straße 98 im 1. OG auf der Westseite aufgrund einer verbleibenden Überschreitung der Grenzwerte für Wohngebiete von 59 d(B(A) tags und 49 dB(A) nachts um 0,9 dB(A) tags und 1,3 dB(A) nachts dennoch zwei Schutzfälle verbleiben, welche mit passiven Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden sollen, ist nicht zu beanstanden. Auch für dieses Wohngebäude kommt es durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen zu einer wesentlichen Verbesserung der Lärmsituation gegenüber dem Planfall ohne Lärmschutzmaßnahmen. Die verbleibenden beiden Grenzwertüberschreitungen liegen mit 0,9 bzw. 1,3 dB(A) in einem für das menschliche Ohr nicht bzw. kaum wahrnehmbaren Bereich über den zulässigen Grenzwerten. Um einen Vollschutz zu erreichen, d.h. eine Einhaltung von maximal 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts auch für die beiden verbliebenen Schutzfälle sicherzustellen, bedürfte es anstelle der beiden vorgesehenen insgesamt 325 m langen und 2 m über FOK hohen Schallschutzeinrichtungen zum einen einer 210 m langen und 2 m über FOK hohen

Lärmschutzwand von Bau-km 1,280 bis Bau-km 1,490 und zusätzlich zum anderen einer 3 m über FOK hohen Schallschutzwand von Bau-km 1,490 bis Bau-km 1,590, die weiter entlang der Siemensstraße bis zum Gebäude Nürnberger Str. 96 verlief. Die hierfür gegenüber der gewählten Konzeption aufzuwendenden zusätzliche Kosten lägen dem Vorhabensträger zufolge bei ca. 63.000 € und damit bei etwa 31.500 € je dadurch noch zu lösendem Schutzfall. Unter Würdigung der Tatsachen, dass in dem betroffenen Gebiet eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und der Tag- bzw. der Nachtgrenzwert nur vergleichsweise geringfügig um 0,9 dB(A) bzw. 1,3 dB(A) überschritten werden, stehen die für einen Vollschutz im Vergleich zum gewählten Lärmschutzkonzept erforderlichen Kosten gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck. Es ist daher zulässig, die Lärmvorsorge für die beiden verbliebenen Schutzfälle am Anwesen Nürnberger Straße 98 durch passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV sicherzustellen. Auf die Regelungen unter A.3.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Im Bereich der Siemensstraße befindet sich ein Bürogebäude (**IO 01, Nürnberger Straße 96**). Die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden hier tags um maximal 4,5 dB(A) und nachts um maximal 4,4 dB(A) überschritten. Auf Grund der Lage des Gebäudes unmittelbar an der Siemensstraße kann dort aus technischen Gründen kein sinnvoller aktiver Schallschutz angeordnet werden, zumal ein lärmindernder Fahrbahnbelag, wie bereits erläutert, aufgrund der hier zu niedrigen zulässigen Fahrgeschwindigkeit von lediglich 50 km/h rechnerisch nicht in Ansatz gebracht werden kann.

Ein Vollschutz mittels aktiven Lärmschutzes scheidet daher aus tatsächlichen Gründen aus. Da die Schallschutzwand für den Bereich der benachbarten Wohnbebauung jedoch bis an das Gebäude Nürnberger Straße 96 reicht, werden durch diese aktive Lärmschutzmaßnahme die Beurteilungspegel auch dort tags und nachts immerhin um bis zu 3,3 dB(A) gegenüber dem Planfall ohne diese Vorkehrung gesenkt. Die notwendige Lärmvorsorge ist hier folglich durch passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV sicherzustellen. Auf die Regelungen unter A.3.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Am sog. **Marktkaufgebäude (IO 07, Theodor-Heuss-Straße 19)** werden die Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts im Tagzeitraum um bis zu 2,2 dB(A) und im Nachtzeitraum um bis zu 2,5 dB(A) überschritten. Um die Immissionsgrenzwerte an diesem Bauwerk einzuhalten, wäre eine 10 m über FOK hohe und 130 m lange Schallschutzwand notwendig. Aufgrund der damit für einen Vollschutz dieses einzelnen gewerblichen Gebäudes anfallenden

Kosten von ca. 768.000 €, der bestehenden Vorbelastung vor Ort und der mit einer solchen Lärmschutzeinrichtung verbundenen Beeinträchtigung des Stadtbildes ist es nicht zu beanstanden, dass der Vorhabensträger einen aktiven Lärmschutz insoweit als unverhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG eingestuft und abgelehnt hat. Die notwendige Lärmvorsorge für das sog. Marktkaufgebäude ist folglich durch passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV sicherzustellen. Auf die Regelungen unter A.3.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Um an den beiden Gebäuden **IO 24, Nürnberger Straße 58 und IO 25, Freybergstraße 27** westlich der Nürnberger Straße die Immissionsgrenzwerte im Tagzeitraum (da die beiden Gebäude gewerblich mit Büros genutzt werden, wurde nur die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Tageszeitraum für den Variantenvergleich betrachtet, vgl. § der 16. BImSchV) vollständig einzuhalten, wären eine 55 m lange und 12 m über FOK hohe Schallschutzwand sowie eine 50 m lange und 8 m über FOK hohe Schallschutzwand notwendig. Die Kosten für diese Schallschutzmaßnahme würden ca. 573.000 € und damit für jeden der zwölf Schutzfälle in den beiden Gebäuden ca. 47.750 € betragen. Bei einer städtebaulich verträglicheren Ausgestaltung der Lärmschutzeinrichtung mit einer Höhe von lediglich 4 m über FOK, würden hingegen nur noch vier der zwölf Schutzfälle an den Immissionsorten IO 24 und IO 25 gelöst werden können, was bei Gesamtkosten von ca. 258.000 € für eine solche Anlage zu einem Aufwand von 64.000 € je gelöstem Schutzfall führen würde. Daher ist es nicht zu beanstanden, dass der Vorhabensträger beide geprüften Varianten einer aktiven Lärmvorsorge mittels Lärmschutzwand als angesichts der damit verbundenen Kosten je lösbarem Schutzfall als unverhältnismäßig eingestuft hat. Die notwendige Lärmvorsorge für die Anwesen Nürnberger Straße 58 und Freybergstraße 27 ist folglich durch passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV sicherzustellen. Auf die Regelungen unter A.3.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Um an dem Gebäude **Nürnberger Straße 91½, IO 74**) nördlich der Theodor-Heuss-Straße die Immissionsgrenzwerte einzuhalten, wäre eine 40 m lange und 8 m über FOK hohe Schallschutzwand notwendig. Die Kosten für diese Schallschutzmaßnahme würden ca. 98.000 € bei 2 Schutzfällen betragen. Die damit anfallenden Kosten je gelösten Schutzfall von ca. 49.000 € stellen sich als unverhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG dar. Verringert man die Höhe der Schallschutzwand, so werden beide Schutzfälle nicht mehr gelöst. Die notwendige Lärmvorsorge für die Anwesen Nürnberger Straße 91½ ist daher ebenfalls durch passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV sicherzustellen. Auf die Regelungen unter A.3.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Aus diesen Erwägungen weisen wir die Einwendungen, welche auf die vollumfängliche Einhaltung der Lärmgrenzwerte durch aktive Schutzmaßnahmen an sämtlichen Immissionsorten bestehen, zurück. Die Forderung, der Vorhabensträger müsse hier noch zu weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet werden, erachten wir den obigen Ausführungen entsprechend als unverhältnismäßig und damit unbegründet.

Die vom Vorhabensträger vorgelegte Planung wurde unter dem Aspekt des Lärmschutzes mit den zugrunde gelegten Berechnungen durch das Sachgebiet 50 - Technischer Umweltschutz - der Regierung von Oberbayern überprüft. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht. Auch die Untere Immissionsschutzbehörde der Stadt Ingolstadt hat die Behandlung des Belangs Lärmschutz in den Planunterlagen nicht beanstandet.

#### 2.4.4.2.5 Einwendungen zum Verkehrslärmschutz

Der Einwender Nr. 1000 trägt zum Thema Verkehrslärmschutz vor, dass er in der Müllerbadsiedlung wohne, wo die Belästigung durch Verkehrslärm bereits durch die östlich ca. 1,7 km entfernte Autobahn erheblich sei. Durch die nunmehr geplante Brücke über die Bahnlinie werde weiterer Verkehrslärm in die östlich gelegenen Wohngebiete getragen und die Qualität des Wohnens erheblich gemindert.

Diese Befürchtung einer unzumutbaren Beeinträchtigung trifft unserer Überprüfung nach nicht zu. Die geplante Baumaßnahme hat einen Abstand von ca. 1000 m zum Anwesen des Einwendungsführers. Eine relevante Verschlechterung der Lärmsituation bzw. eine erhebliche Verschlechterung der Wohnqualität durch das Bauvorhaben kann aufgrund der Ergebnisse aus der schalltechnischen Untersuchung für diesen Bereich ausgeschlossen werden, denn bereits an den wesentlich näher zum Bauvorhaben gelegenen untersuchten Immissionsorten in der Marieluise-Fleißer-Straße werden die Lärmvorsorgegrenzwerte für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht mittels der vorgesehene Lärmschutzwand östlich des Schnellen Weges von Bau-km 1,280 bis 1,590 auf einer Länge von 310 m und mit einer Höhe von 2,0 m ü Fahrbahnoberkante (FOK) sowohl tagsüber als auch nachts überall eingehalten (vgl. hierzu die Schalltechnische Untersuchung, Planunterlage 11.2, S. 14 ff.). Damit kann sicher ausgeschlossen werden, dass es an noch um Einiges weiter von der Maßnahme entfernten Anwesen wie demjenigen des Einwenders Nr. 1000 zu einer Grenzwertüberschreitung und damit zu einer unzumutbaren Lärmbelastung durch das Projekt kommen wird.

Der Einwender Nr. 1001 kritisiert zum Thema Verkehrslärmschutz, dass im Bereich Schneller Weg als aktive Lärmschutzmaßnahme keine zweischichtige offenporige

Asphaltdeckschicht (2 OPA) geplant sei und stattdessen im Ergebnis für sechs Anlieger nur passiver Lärmschutz vorgesehen werde.

Diese Kritik verfängt nach unserem Dafürhalten nicht, denn eine zweischichtige offenporige Asphaltdeckschicht stellt für das gegenständliche Projekt unserer Überprüfung nach keinen geeigneten Straßenbelag dar.

Untersuchungen aus den zurückliegenden Jahren hierzu haben gezeigt, dass ein 2 OPA den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen nach aufgrund seiner Anfälligkeit auf Schub- und Schwerkkräfte sowie aufgrund seiner Anfälligkeit für Porenverschmutzungen unter anderem nicht für Bereiche mit Fahrgeschwindigkeiten von nur bis zu 50 km/h, nicht für Bereichen mit Ampeln und Abbiegestreifen mit Schwerverkehr, nicht für Parkbuchten und Bushaltestellen, nicht an Steigungen über 5,0 %, nicht in verschmutzungsanfälligen Bereichen (z.B. bei zu erwartendem landwirtschaftlichem Verkehr oder an Alleen) oder in solchen Bereichen, in denen für die nächsten zehn Jahre nach dem Einbau Aufgrabungen durch Träger von Versorgungsleitungen nicht ausgeschlossen werden können, zur Anwendung kommen sollte. Auch sollte die Einbaulänge des lärmindernden Fahrbahnbelages mindestens 1000 m betragen. Weiterhin haben die Erfahrungen der jüngsten Vergangenheit in der Westlichen Ringstraße in Ingolstadt gezeigt, dass die Haltbarkeit von 2 OPA trotz aufwendigen korrekten Einbaus und aufwendigen speziellen Unterhaltungsmaßnahmen nur ca. acht Jahre beträgt. Insgesamt zeigen diese Erwägungen, dass der Belag 2 OPA für das Projekt Schneller Weg, das beispielsweise eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von lediglich 50 km/h aufweisen soll und das verschiedene signalisierten Knotenpunkte mit Abbiegestreifen, eine Überführung über die Gleisanlagen mit mehr als 5,0 % Steigung sowie Park-bzw. Busbuchten beinhaltet, nicht geeignet ist. Im Übrigen verweisen wir zur Frage der Verhältnismäßigkeit des vorgesehenen passiven Lärmschutzes auf die Ausführungen unter C.2.4.4.2.4.2 dieses Beschlusses.

Die von Grundbetroffenen vorgebrachten Einwendungen zum Thema Lärmschutz haben wir im Zusammenhang mit den jeweiligen Privateinwendungen unter C.2.5.2 behandelt.

#### 2.4.4.3 Schadstoffbelastung

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen

dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

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

Vorliegend hat der Vorhabensträger die lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens durch das Büro OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH, Institut für Umweltschutz und Bauphysik im Februar 2013 für den Prognosehorizont 2025 untersuchen lassen.

Dabei wurde für die Berechnung der vom Straßenverkehr ausgehenden Luftschadstoffbelastung ein Lagrange'sches Partikelmodells nach der Richtlinie VDI 3945 Blatt 3 (Software CadnaA mit Erweiterung APL) in Ansatz gebracht. Dieses Rechenmodell ist anerkannt, für die Problemstellung geeignet und geht deutlich über Screeningmodelle (Modelle zur Abschätzung der Luftschadstoffkonzentration mit einfachen Methoden auf Basis klassifizierter Eingangsdaten, wie z. B. die „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“, welche in Bayern aufgrund des ARS des BMVBS Nr. 29/2012 vom 03.01.2013 mittels Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 27.02.2013 (Az.: IID9-4384-002/90) eingeführt wurden) hinaus. Meteorologische Daten sowie Bebauungsstrukturen werden dabei detailliert erfasst und berücksichtigt. Die hierzu angesetzten Eingangsparameter wie Verkehrsstärke, Fahrzustände und die Vorbelastung etc. erachten wir als plausibel.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch die geplante Maßnahme die Grenzwerte der 39. BImSchV an allen relevanten Immissionsorten eingehalten werden.

Es wurde dabei unter anderem errechnet, dass der Jahresmittelgrenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{NO}_2$  (vgl. § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV) im Zuge des Vorhabens an keinem Immissionsort auch nur annähernd erreicht, geschweige denn überschritten wird. Die höchste Konzentration an der nächstgelegenen Bebauung im Planfeststellungsbereich wurde mit unter  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ermittelt. Auch die für die  $\text{NO}_2$ -Konzentration zulässige 18-malige Überschreitung des Stundenmittelwertes von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pro Jahr (vgl. § 3 Abs. 1 der 39. BImSchV) wird demgemäß vorliegend nicht erreicht, da zwischen dem  $\text{NO}_2$ - Jahresmittelwert und der Anzahl der 1h-Werte  $> 200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ein empirischen Zusammenhang dergestalt anzunehmen ist, dass erst dann mit einer mehr als 18-maligen Überschreitung einer  $\text{NO}_2$ -Konzentration von



200  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Stundenmittel zu rechnen ist, wenn der  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwert mehr als 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  beträgt und somit der Beurteilungswert für den Jahresmittelwert überschritten wird (vgl. Bild 3.2.3 der RLuS 2012), was vorliegend nicht der Fall ist.

Hinsichtlich der  $\text{PM}_{10}$ -Konzentration wird der lufthygienischen Untersuchung zufolge der Jahresmittelgrenzwert von 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (vgl. § 4 Abs. 2 der 39. BImSchV) und die maximal zulässige Anzahl von 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes von 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (vgl. § 4 Abs. 1 der 39. BImSchV) ebenfalls an allen Immissionsorten großzügig eingehalten.

An der nächstliegenden Bebauung ist durchwegs von  $\text{PM}_{10}$ -Jahresmittelwerten unterhalb von 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  auszugehen. Auch die für  $\text{PM}_{10}$ -Partikel zulässigen 35-fache Überschreitung des Tagesmittelwertes von 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pro Jahr wird vorliegend nicht erreicht, da zwischen dem  $\text{PM}_{10}$ -Jahresmittelwert und der Anzahl der 24h-Werte  $> 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ein empirischen Zusammenhang dergestalt gegeben ist, dass erst dann mit einer mehr als 35-maligen Überschreitung einer  $\text{PM}_{10}$ -Konzentration von 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Tagesmittel zu rechnen ist, wenn der Jahresmittelwert mehr als 27  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  beträgt (vgl. Bild 3.2.2 der RLuS 2012), was hier nicht der Fall ist.

Schließlich kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass auch bezüglich der Belastung mit  $\text{PM}_{2,5}$ -Partikeln der hierfür seit dem 01.01.2015 geltende Immissionsgrenzwert von 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel (vgl. § 5 Abs. 2 der 39. BImSchV) durchweg an allen Immissionsorten eingehalten wird, da die  $\text{PM}_{2,5}$ -Gesamtbelastung definitionsgemäß eine Teilmenge der  $\text{PM}_{10}$ -Gesamtbelastung darstellt und diese somit nicht übersteigen kann.

Im Übrigen verweisen wir hierzu auf die lufthygienische Untersuchung des Büros OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH, Institut für Umweltschutz und Bauphysik (Planunterlage 11.4).

Die Untere Immissionsschutzbehörde der Stadt Ingolstadt hat hinsichtlich der lufthygienischen Beurteilung des Vorhabens keine Bedenken vorgebracht. Das SG 50 - Technischer Umweltschutz - der Regierung von Oberbayern hat die lufthygienische Untersuchung überprüft und dabei keine Mängel festgestellt.

#### 2.4.4.4 Bodenschutz, Kampfmittel, Altlasten

Die Belange des Bodenschutzes stehen der mit dem Vorhaben verbundenen Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und der Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung des Schneller Weges nicht entgegen.

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die

Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in verschiedenen Untersuchungen an Straßen festgestellten Werten, so kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung wie auf dem Schnellen Weg mit bis zu maximal rund 31.000 Kfz/24h und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

Sollten im Vorhabensbereich Kampfmittel aus Kriegszeiten angetroffen werden oder sich im Zuge der Baumaßnahme im Übrigen ein konkreter Altlastenverdacht oder eine schädliche Bodenveränderung zeigen, so ist durch die Nebenbestimmungen unter A.3.4 dieses Beschlusses sichergestellt, dass in diesem Fall das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt und das Umweltamt der Stadt Ingolstadt umgehend informiert werden und es durch eine fachgerechte Behandlung und Entsorgung des betreffenden Materials zu keinen schädlichen Bodenveränderungen kommen wird.

#### 2.4.5 Naturschutz, Artenschutz und Landschaftspflege

##### 2.4.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

##### 2.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Wirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete.

Für die Überbauung/Beseitigung der in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG bzw. aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu (§ 30 Abs. 1, Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG).

Die Gründe hierfür ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Diese Ausnahmen sind von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

## 2.4.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

### 2.4.5.1.2.1 Zugriffsverbote

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

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

Was den Tötungstatbestand betrifft, so fallen unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße nach der Rechtsprechung des BVerwG nur dann unter das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07 - juris, Rd.-Nr. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. BVerwG, aaO).

Eine entsprechende Bagatellgrenze gilt auch bei Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens. Wird ein baubedingtes Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen. Wenn also erwiesenermaßen allenfalls noch ein ganz geringer Teil der betroffenen Art im Baufeld verbleibt, so ist mit der Baufeldfreimachung kein höheres Tötungsrisiko verbunden, als es für einzelne Tiere dieser Art insbesondere mit Blick auf natürliche Feinde auch sonst besteht (vgl. Urteil des BVerwG vom 08.01.2014, Az. 9 A 4.13).

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, d. h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist dabei insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.

Streng geschützt sind dabei nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IVa) 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.

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 IVa) FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird.

Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere

vorhabensbedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist.

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 jedoch (entgegen dem Wortlaut des § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG) unter Berücksichtigung der Rechtsprechung aus dem Urteil des BVerwG vom 14.07.2011, Az. 9 A 12/10 („Ortsumgehung Freiberg“), individuenbezogen beim Tötungsverbot behandelt.

Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens gem. § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG 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 Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

#### 2.4.5.1.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen hingegen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, vgl. Unterlage 12.5T), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ in der Fassung vom 24.03.2011 (Gz. IIZ7-4022.2-001/05) unter Berücksichtigung der hiervon abweichenden artenschutzrechtlichen Vorgaben aus der jüngeren Rechtsprechung, begründet durch das Urteil des BVerwG vom 14.07.2011 („Ortsumfahrung Freiberg“), wonach die Privilegierung des § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG auf das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht anwendbar ist. Die zwischenzeitlich vorliegenden fachlichen Hinweise zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung neueren Datums würden im Rahmen der

1. Tektur vom 28.05.2014 bzw. in der nachträglichen vorgenommenen Ergänzungen ebenfalls berücksichtigt.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12.5T dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Berücksichtigt wurden dabei in zulässiger Weise Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen.

Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabensträgers 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 die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens 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. Erforderlich, aber auch ausreichend ist hier eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung (vgl. BVerwG, B. v. 18.06.2007, 9 VR 13/06, juris, Rn. 20; BVerwG, B. v. 13.03.2008, 9 VR 9/07, juris, Rn. 31, BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, Az. 9 A 64.07, Rn. 37).

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.

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote gemäß § 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 vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

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 muss, ist schließlich zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG

vorliegen. Wie noch gezeigt wird, ist die Prüfung der Möglichkeit der Erteilung einer Ausnahme im vorliegenden Verfahren jedoch entbehrlich.

Zur Prüfmethodik hat der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) beanstandet, dass die für die saP vorgenommene Untersuchungstiefe defizitär sei, da diese den dortigen Ausführungen zufolge lediglich auf „Übersichtsbegehungen“ an zwei Tagen im Jahr 2010 und einem Tag im Jahr 2012 basiere, ansonsten auf Untersuchungen für eine andere saP des Büros Weinzierl zum „Wärmeverbund Ingolstadt“ aus dem Jahr 2010. Es sei zudem nicht nachvollziehbar, dass diese andere saP auch im hiesigen Eingriffsraum zu ausreichenden konkreten Untersuchungen geführt habe.

Speziell zu den Fledermäusen werde in der saP (Seite 6) darauf hingewiesen, dass bei einer der Übersichtsbegehungen nur ein Höhlenbaum als mögliches Winterquartier für Fledermäuse festgestellt wurde. Es werde dann aber nichts dazu ausgeführt, ob entsprechende Untersuchungen im Winter dann auch erfolgten, also, ob nach überwinternden Fledermäusen gesucht worden sei. Weiterhin sei offenbar überhaupt nicht genau nachgeschaut worden, welche Fledermäuse nun tatsächlich da seien und wo. Es werde nur pauschal für einige Arten ein Vorkommen „nicht gänzlich ausgeschlossen“. Diese würden dann zusammengefasst in der saP in einem Datenblatt behandelt, d.h. es sei nichts bekannt über die tatsächliche Verbreitung, die tatsächlichen Flugwege, die Populationsstruktur der Fledermäuse usw.. Damit könne auch keine Aussage zu deren lokalem Erhaltungszustand getroffen werden und folglich könne auch keine rechtlich haltbare Abschätzung einer möglichen erheblichen Beeinträchtigung getroffen werden. Es sei hier nur mit pauschalen Annahmen gearbeitet und darauf abgestellt worden, dass ja nur ein Höhlenbaum gefällt werden müsse. Zudem werde der Zustand der lokalen Population in der saP „unter Berücksichtigung der nahe gelegenen Donau/Auwälder“ als „gut“ bewertet, was so pauschal für mehrere Arten und ohne detaillierte Kenntnis der lokalen Vorkommen fachlich nicht begründbar sei.

Diese Bedenken des BN teilen wir nach Prüfung der Sach- und Rechtslage nicht. Nach unserem Dafürhalten ist es auf der Grundlage der stattgefundenen drei Übersichtsbegehungen durchaus möglich in ausreichend fundierter Weise abzuschätzen, welche Tierarten im Planungsgebiet grundsätzlich auftreten können und welche mit Sicherheit auszuschließen sind. Speziell im Hinblick auf die Ermittlung von im Vorhabensbereich anzutreffenden Fledermausarten erfolgte im Rahmen der durchgeführten Begehungen des Untersuchungsgebiets die Suche nach Fledermausquartieren nach gängigen Methoden. Es wurde vor Ort eingehend nach Einflugmöglichkeiten und potenziellen Hangplätzen, nach Kot- und

Urinspritzern unter potenziell geeigneten Hangplätzen sowie nach Kot- und Urinspritzer unter potenziellen Einfluglöchern gesucht.

Dabei wurde sowohl an Bäumen als auch an Gebäuden (Hütten, Schuppen und Unterstelldächer in Kleingärten, ehem. Bauernhof) ein geringes bis sehr geringes Quartierangebot und keine Hinweise auf eine regelmäßige Nutzung durch Fledermäuse festgestellt. Daneben wurden durch den Vorhabensträger verschiedene Kartierungen und einschlägige Fachinformationen zur Ermittlung des betroffenen Artenspektrums herangezogen. Dass die durchgeführte Untersuchung zu den Fledermäusen in ihrem Umfang und ihrer Zielrichtung hinter einem allgemein anerkannten Fachkonsens zurückgeblieben wäre, vermögen wir nicht zu erkennen.

Ergeben die hinreichend durchgeführten Untersuchungen vor Ort wie hier keinen positiven Nachweis für ein Artvorkommens, so ist es fachlich einwandfrei, aufgrund der naturräumlichen Ausstattung des betroffenen Gebiets sowie aus weiteren belastbaren Quellen Rückschlüsse dahingehend zu ziehen, ob das Vorkommen ein Art oder - bei vergleichbaren Habitatansprüchen sowie vergleichbarer Empfindlichkeit und Betroffenheit - auch einer ökologische Gilde von Arten, wie hier die Gilde der Gebäudefledermäuse und die Gilde der Wald- und Baumfledermäuse, im Untersuchungsraum dennoch anzunehmen ist, sie also zumindest potenziell dort vorkommt. Ist dies der Fall, so wird für diese Arten das artenschutzrechtliche Prüfprogramm des § 44 BNatSchG in gleicher Strenge und Tiefe durchgeführt, wie es der Fall wäre, wie wenn ein positiver Artnachweis erfolgt wäre.

Diese gebotene Vorgehensweise hat der Vorhabensträger hier beachtet und angewandt. Dem entsprechend wird vorliegend etwa bei einer Fällung von potenziellen Quartierbäumen davon ausgegangen, dass alle dort potenziell vorkommenden Baumquartierbewohner betroffen sein können.

Nachdem ein für das Projekt notwendiger Einschlag von für Fledermäuse bedeutsamen Gehölzbeständen sowie ein dafür erforderlicher Abbruch von Gebäuden (Hütten, Schuppen und Unterstelldächer in Kleingärten, ehem. Bauernhof) nach der für den Vorhabensträger verbindlichen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme V2 ausschließlich außerhalb der für Fledermäuse kritischen Sommerzeit (Fortpflanzungszeit) und zudem nur außerhalb der Winterruhephase der Tiere erfolgen darf und wir darüber hinaus angeordnet haben, dass hierfür zusätzlich eine rechtzeitige vorherige Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Ingolstadt und mit dem Fledermausbeauftragten der Stadt Ingolstadt zu erfolgen hat (vgl. hierzu die Nebenbestimmung unter A.3.5.4 dieses Beschlusses sowie die entsprechenden Ausführungen in der saP, Planunterlage 12.5T), ist für diese Zeiträume und damit auch für etwaige Tiere im Winterschlaf in Höhlenbäumen oder Gebäude eine



baubedingter Individuenverlust sicher auszuschließen. Die Durchführung einer persönlichen Nachsuche im Untersuchungsraum während der Winterzeit nach Tiere im Winterquartier war dementsprechend nicht zwingend erforderlich.

Auch die gutachterliche Beurteilung, dass der Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population der im Untersuchungsgebiet jedenfalls potenziell vorkommenden Fledermausarten unter Berücksichtigung der nahegelegenen Donau-Auwälder als gut zu bewerten ist, ist entgegen der Auffassung des BN nicht zu beanstanden. Der Begriff der lokalen Population ist rechtlich nicht eindeutig definiert. In § 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG ist der Begriff der Population definiert als eine biologisch oder geografisch abgegrenzte Zahl von Individuen einer Art. In Anlehnung daran kann die lokale Population definiert werden als eine Gruppe von Individuen derselben Art, die eine Fortpflanzungs- oder Überdauerungsgemeinschaft bilden und einen zusammenhängenden Lebensraum gemeinsam bewohnen. Fortpflanzungsinteraktionen oder andere Verhaltensbeziehungen sind zwischen diesen Individuen im Allgemeinen häufiger als zwischen ihnen und Mitgliedern anderer lokaler Populationen derselben Art (vgl. LANA, Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 6). Da eine populationsbiologische oder -genetische Abgrenzung in der Praxis nur im Ausnahmefall möglich ist, ist die konkrete Bestimmung im Einzelfall nach naturschutzfachlichen Kriterien vorzunehmen und hängt von den Lebensraumansprüchen der jeweiligen Art ab. Bei Arten mit einer punktuellen oder zerstreuten Verbreitung oder mit lokalen Dichtezentren bietet sich eine Abgrenzung an eher kleinräumigen Landschaftseinheiten an, bei Arten mit einer flächigen Verbreitung sowie bei revierbildenden Arten mit großen Aktionsräumen an naturräumlichen Landschaftseinheiten.

In der Gesetzesbegründung zur Novelle des BNatSchG 2007 wird der Begriff der lokalen Population folgendermaßen definiert: „Eine lokale Population umfasst diejenigen (Teil-)Habitate und Aktivitätsbereiche der Individuen einer Art, die in einem für die Lebens(-raum)ansprüche der Art ausreichenden räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen“ (BT-Drucksache 16/5100, S. 11).

Nachdem die Entfernung des Vorhabensbereichs zur Donau mit ihren begleitenden Gehölzen und Auwäldern vorliegend etwa 3 km beträgt, kann aufgrund der bis dorthin reichenden Aktionsradien der (potenziell) betroffenen Fledermausarten unserer Einschätzung nach davon ausgegangen werden, dass die möglichen Fledermausvorkommen im Untersuchungsgebiet mit den Vorkommen der Baum- und Waldfledermäuse entlang der Donau in einer räumlich-funktionalen Verbindung

stehen und damit mit diesen als jeweils eine lokale Population betrachtet werden können.

Im Ergebnis erachten wir die Prüfmethode und -tiefe des Vorhabensträgers zur saP daher als ausreichend, um sie unserer artenschutzrechtlichen Beurteilung des Projektes zugrunde zu legen.

#### 2.4.5.1.2.3 Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen

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. Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände werden von uns folgende Maßnahmen zum Schutz, zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tierarten des Anhangs IVa) der FFH-RL und von Vogelarten berücksichtigt (das Vorkommen von nach Anhang IVb) der FFH-RL geschützten Pflanzenarten ist nach den Feststellungen des Gutachters ausgeschlossen, vgl. Unterlage 12.5T, S. 6):

##### ► **S1: Schutz von bestehenden Vegetationsbeständen und Einzelbäumen im trassennahen Bereich durch Schutzzäune während der Bauzeit**

Zum Schutz von vorhandenen Biotopbeständen sowie von naturnahen und artenreichen Vegetationsbeständen vor baubedingten Beeinträchtigungen sind im Maßnahmenplan folgende Schutzzonen (Schutz mit Bauzaun) ausgewiesen:

- o Zaun zum Schutz von biotopkartierten Gehölzbeständen an der Beilngrieser Straße (IN-1077-000, Haunstädter Alle)
- o Zaun zum Schutz von wertvollen Gehölzbeständen im Kreuzungsbereich Roderstraße/Beilngrieser Straße/Schneller Weg
- o Zaun zum Schutz von Gehölzbeständen am Marktkauf (Pappeln)
- o Zaun zum Schutz wertvoller Biotopstrukturen der Ausgleichsflächen (Stadt Ingolstadt, Deutsche Bahn AG) östlich des Schneller Weg.
- o Zaun zum Schutz des biotopkartierten Baumbestandes westlich des Schnellen Weges (IN-1079-000).

##### ► **S2T: Schutz wandernder Amphibien durch Leiteinrichtungen**

Zum Schutz wandernder Amphibien wird beidseits der neuen Überführung der IN 19 über den Aufragen von ca. Bau-km 0,950 bis ca. Bau-km 1,160 entlang des Schnellen Weges eine Amphibienleiteinrichtung zum Durchlass unter der neuen Straße hergestellt.

► **V1: Bibersichere Ausführung der Brückenbauwerke über den Au graben**

Zur Vermeidung einer Beeinträchtigung des Au graben-Lebensraums für den Biber und zur Vermeidung eines erhöhten Kollisionsrisikos für den Biber mit Fahrzeugen werden die beiden Brückenbauwerke über den Au graben mit einer lichten Weite von 5,40 m bibersicher ausgeführt, so dass eine Unterquerung der Straße für die Tiere gefahrlos möglich ist.

► **V2: Einschlag der betroffenen Gehölzbestände und Abriss von Gebäuden nur außerhalb der für Fledermäuse kritischen Sommerzeit (Fortpflanzungszeit) und außerhalb der Winterruhe**

Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen für die verschiedenen im Vorhabensbereich jedenfalls potenziell vorkommenden Fledermausarten erfolgt der Einschlag von betroffenen Gehölzbeständen bzw. der für die Projektrealisierung notwendige Abbruch von Gebäuden nur außerhalb der Sommerzeit (Fortpflanzungszeit) und außerhalb der Winterruhezeit der betroffenen Arten.

► **V3: Baufeldräumung sowie die Entfernung von Gehölzen außerhalb der Vogelschutzzeit (1. März bis 30. September) nur zwischen dem 01. Oktober und dem 28./29. Februar eines Jahres**

Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen für die verschiedenen im Vorhabensbereich gesichert bzw. potenziell vorkommenden europäische Vogelarten erfolgt die Baufeldräumung sowie die Entfernung von Gehölzen - vorbehaltlich den Vorgaben der Vermeidungsmaßnahme V2 - ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28./29. Februar eines Jahres und damit außerhalb der Vogelschutzzeit (01. März bis 30. September).

► **V4: Weitestmögliche Erhaltung der vorhandenen Gehölze und Wiederherstellung der Gehölzbestände im Zuge der Baufeldrenaturierung**

Zur Minimierung von Eingriffen in artenschutzrelevante Strukturen werden vorhandene Gehölzbestände so weit wie möglich erhalten bzw. bei einer vorübergehenden Inanspruchnahme für die Durchführung des Bauvorhabens im Zuge der Renaturierung des Baufeldes wiederhergestellt.

► **V5T: Heranführung des Gehölzbestandes vom Ostarm des Biotops IN-1079-000 bis zum Straßenrand und Anbindung an die Begleitgehölze des Au grabens**

Zur Vermeidung eines erhöhten Kollisionsrisikos bei der Querung des Schneller Weges für die verschiedenen im Vorhabensbereich jedenfalls potenziell vorkommenden und eventuell zwischen der Oskar-von-Miller-Straße und Roderstraße im Bereich des Lohgrabens sowie ehemaligen Kleingärten jagenden

Fledermausarten wird der Gehölzbestand vom Ostarm des Biotops IN-1079-000 als Überflughilfe für jagende Fledermäuse bis zum Straßenrand herangeführt und an die Begleitgehölze des Augrabens angebunden.

Diese Maßnahmen sind insbesondere in den Unterlagen 12.1T (Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung, dort insbesondere in den Maßnahmenblättern), 12 Blatt 3T (landschaftspflegerischer Maßnahmenplan) und 12.5T (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung) dargestellt. Sie sind Bestandteile des festgestellten Planes bzw. Gegenstand von Auflagen dieses Beschlusses. Ihre Beachtung ist daher sichergestellt.

#### 2.4.5.1.2.4 Konfliktanalyse und Ergebnis

##### **Säugetiere**

###### **► Biber**

Aus dem Untersuchungsgebiet liegen Nachweise des Bibers (*Castor fiber*) am Au Graben östlich der Beilngrieser Straße vor (Fraßspuren, Trampelpfade, „Biberrutschen“). Im Renaturierungsabschnitt zwischen Oskar-von-Miller-Straße und Beilngrieser Straße sind ältere Spuren sowie ein geräumter Damm aus den vergangenen Jahren vorhanden. Westlich der Oskar-von-Miller-Straße sind nur wenige sehr alte Fraßspuren zu finden, die jedoch darauf hinweisen, dass zumindest sporadisch ein Austausch zwischen diesen Abschnitten des Augrabens stattfindet.

Aus folgenden Erwägungen führt das Bauvorhaben für den Biber jedoch zu keiner Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG: Eine Verwirklichung des Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch die Bauausführung selbst ist nicht zu besorgen, da die Bauarbeiten und damit auch die dahingehenden Fahrzeugbewegungen tagsüber stattfinden, während der Biber nachtaktiv ist, die Baufahrzeuge zudem nur eine geringe Geschwindigkeit aufweisen und sich in denkbaren Ausnahmefällen im Baufeldbereich aufhaltende Tiere schließlich bereits durch die mit den Ausführungsarbeiten verbundenen Geräusche wirksam gewarnt werden.

Auch ein signifikant erhöhtes Mortalitätsrisiko durch betriebsbedingte Fahrzeugkollisionen kann aufgrund der biber-sicheren Ausführung der beiden Überführungsbauwerke der IN 19 über den Au Graben (Vermeidungsmaßnahme V 1) ausgeschlossen werden, da hierdurch eine gefahrlose Unterquerung der Straße für die Tiere im Gewässer oder am Gewässerrand möglich ist. Damit besteht weder eine Notwendigkeit noch Anlass für den Biber, der aufgrund seiner natürlichen Lebensweise generell ungern über Land läuft, über die neue Straße zu laufen.

Sollten im Einzelfall dennoch einzelne Exemplare überfahren werden, so erhöht sich dadurch das Kollisionsrisiko jedenfalls nicht signifikant.

Erhebliche Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG durch die Bauarbeiten oder den später auf dem Schneller Weg fließenden Verkehr können ebenfalls ausgeschlossen werden, da sich der Lebensraumschwerpunkt des Bibers am Au graben östlich der heute mit 13.500 Kfz/24 h und der Verkehrsprognose zufolge im Planfalls für das Prognosejahr 2025 noch mit 11.600 Kfz/24 h belasteten Beilngrieser Straße bzw. der ehemaligen Güterbahnlinie befindet und das Vorhaben daher zu keiner störungsbedingten Verschlechterung des guten Erhaltungszustandes der lokalen Biberpopulation führen wird.

Im Abschnitt des Au grabens westlich der Beilngrieser Straße und damit im Bereich der geplanten Grabenquerungen, wie auch im übrigen unmittelbaren Baubereich ist aktuell kein Lebensraumzentrum des Bibers vorhanden (Biberburg als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte), so das mit dem Vorhaben schließlich auch keine Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten des Bibers gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbunden ist.

#### ► Fledermäuse

##### →prüfrelevantes Arteninventar

Die Suche nach Fledermausquartieren erfolgte, wie bereits ausgeführt, nach gängigen Methoden (Suche nach Einflugmöglichkeiten und potenziellen Hangplätzen, Kotspuren unter potenziell geeigneten Hangplätzen, Kot- und Urinspritzer unter potenziellen Einfluglöchern). Dabei wurde sowohl an Bäumen als auch an Gebäuden (Hütten, Schuppen und Unterstelltdächer in Kleingärten, ehem. Bauernhof) nur ein geringes bis sehr geringes Quartierangebot festgestellt. Positive Artnachweise konnten seitens des Vorhabensträgers dabei nicht geführt werden.

Der Vorhabensträger hat in der saP jedoch in nicht zu beanstandender Weise (vgl. hierzu oben unter C.2.4.5.1.2.2 dieses Beschlusses) angenommen, dass für mehrere Fledermausarten ein jeweiliges Artvorkommen im Projektbereich aufgrund der naturräumlichen Ausstattung vor Ort dennoch anzunehmen ist. Danach kommen an **Wald- und Baumfledermäusen** im Untersuchungsgebiet der Abendsegler (*Nyctalus noctula*), das Braune Langohr (*Plecotus auritus*), der Kleinabendsegler (*Nyctalus leisleri*), die Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*), die Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*) und die Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*) potenziell vor, an **Gebäudefledermäusen** das Graue Langohr (*Plecotus austriacus*), das Große Mausohr (*Myotis myotis*), die Kleine Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*), die Nordfledermaus (*Eptesicus nilssonii*), die

Zweifarbflieger (Vespertilio murinus) sowie die Zwergflieger (Pipistrellus pipistrellus).

Nach den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Erkenntnissen des BN bzw. des Fliegerbeauftragten der Stadt Ingolstadt aus eigenen bzw. berichteten Beobachtungen sind im Bereich der Haunstätter Allee Exemplare der Arten Großer Abendsegler, Bart-, Rauhaut- und Zwergflieger indessen tatsächlich anzutreffen bzw. nutzen diese den Graben tatsächlich als Jagdrevier. Weitere Fliegerquartiere sind dem Fliegerbeauftragten der Stadt Ingolstadt zufolge in dem südlich angrenzenden Gewerbegebiet an der Roder-, Carl-Zeiss- und Oskar-von-Miller-Straße vorhanden.

Diese Erkenntnisse standen dem Vorhabensträger bei der Erstellung der saP nicht zur Verfügung, führen aber auch nicht zu einer Fehlerhaftigkeit des artenschutzrechtlichen Beitrags, da die genannten Arten in der saP zwar nicht als nachgewiesene Arten beurteilt wurden, aber doch als zumindest potenziell vorkommend und als solche in gleicher Weise der artenschutzrechtlichen Prüfung unterzogen wurden, wie dies der Fall gewesen wäre, wenn das jeweilige Artvorkommen dem Vorhabensträger im Zeitpunkt der Durchführung der saP positiv bekannt gewesen wäre. Defizite in der Beurteilung des Vorhabensträgers sind damit folglich nicht verbunden.

Was indessen die Bechsteinflieger betrifft, so hat der Fliegerbeauftragte der Stadt Ingolstadt im Rahmen des Anhörungsverfahrens auf den Fund eines Tieres in der Kindertagesstätte Mariengarten an der Beilngrieser Straße gegenüber der Brauereiallee hingewiesen und auch der BN hat ein Vorhandensein der Bechsteinflieger im Bereich der Haunstätter Allee vorgetragen.

Dass die saP des Vorhabensträgers die Bechsteinflieger im Gegensatz dazu nicht als (zumindest potenziell) im Untersuchungsraum vorkommend eingestuft und folglich nicht in die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände eingezogen hat, halten wir jedoch aus folgenden Erwägungen für zutreffend.

Bei der Bechsteinflieger handelt es sich den Arteninformationen des Bayerischen Landesamts für Umwelt zufolge um eine typische Waldflieger, die strukturreiche Laubwälder oder Mischwälder mit einem großen Angebot an Quartieren in Baumhöhlen oder Nistkästen bevorzugt. Die Kolonien bilden „Wochenstubenverbände“, die sich in Untergruppen mit häufig wechselnder Zusammensetzung aufteilen und alle paar Tage das Quartier wechseln. Da die Weibchen im Gebiet ihrer Geburtskolonie bleiben, bestehen enge Verwandtschaftsverhältnisse zwischen ihnen. Eine Kolonie von etwa 20 Weibchen nutzt in der Wochenstubenzeit ein Gebiet von ca. 300 ha Waldfläche. Für einzelne

Weibchen sind in dieser Zeit über 25 Quartierwechsel belegt, was den besonders hohen Anspruch an eine hohe Quartierdichte verdeutlicht. Aufgrund dieses Anspruchs ist die Bechsteinfledermaus vom Vorhandensein alter Wälder (> 120 Jahre) abhängig. Bechsteinfledermäuse jagen in unmittelbarer Umgebung zu ihren Quartieren, bevorzugt in Buchen- oder Buchen-Eichenwäldern, in denen ein gut ausgeprägtes Unterholz vorhanden ist. Vorkommen in Nadelwäldern (z. B. Kiefern-Fichtenwäldern in der Oberpfalz) sind selten. Der Aktionsraum der Art ist mit ca. 1 - 3 km um das Quartier als gering zu bezeichnen.

Demgemäß ist im Untersuchungsgebiet aufgrund der gehölzarmen Lage ein regelmäßiges Auftreten der Bechsteinfledermaus auszuschließen, weil es dort an einem geeigneten Lebensraum für diese Art fehlt. Bei dem oben genannten Fund handelt es sich somit aller Wahrscheinlichkeit nach um einen Einzelnachweis eines Tieres auf dem Durchzug. Dementsprechend brauchte die Art vorliegend keiner weiteren Überprüfung unterzogen zu werden.

**→ Prüfung der Verbotstatbestände für die prüfrelevanten Fledermausarten**

Das Bauvorhaben führt zu keiner Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG bei den prüfrelevanten Fledermausarten.

Durch die für die Realisierung des Projektes unumgänglichen Baumfällungen und Gebäudeabbrüche wird es aufgrund der Vermeidungsmaßnahme V2 zu keinen signifikanten baubedingten Individuenverlusten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kommen, da der Einschlag der betroffenen Gehölzbestände und der Abbruch von Gebäuden nur außerhalb der für Fledermäuse kritischen Sommerzeit (Fortpflanzungszeit) sowie außerhalb der Winterruhephase und zudem nur nach rechtzeitiger vorheriger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Ingolstadt und mit dem Fledermausbeauftragten der Stadt Ingolstadt erfolgen darf (vgl. dazu die Nebenbestimmung unter A.3.5.4 dieses Beschlusses).

Auch eine Verwirklichung des Tötungsverbot durch betriebsbedingte Fahrzeugkollisionen im Sinne eines signifikant erhöhten Mortalitätsrisikos gegenüber der bisherigen Situation ist vorliegend nicht zu verzeichnen. Durch die Überführung des Schneller Weges über den Au Graben entsteht im Zusammenhang mit dem Vorhaben an dieser Stelle zwar eine neue Gefahrenstelle für jagende Fledermäuse. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass dafür der Verkehr an der Querung der Oskar-von-Miller-Straße gegenüber der heutigen Situation deutlich zurückgehen wird und es sich damit im Ergebnis primär um eine Verlagerung einer bereits vorhandenen Gefahrenstelle handelt. Da auf der geplanten Straße zudem mit geringer Geschwindigkeit gefahren wird (die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h) und im Bereich der Oskar-von-Miller-Straße und der Beilngrieser

Straße an den bestehenden Brücken über den Augrabungen derzeit ein beträchtliches Verkehrsaufkommen und somit eine erhebliche Vorbelastung besteht, ist eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos für die Tiere mit Fahrzeugen aufgrund des gegenständlichen Projekts nicht zu besorgen. Darüber hinaus wird einem betriebsbedingten Kollisionsrisiko für Fledermäuse bei der Querung des Schnellen Weges durch die Vermeidungsmaßnahme V5T wirksam begegnet, indem für eventuell zwischen der Oskar-von-Miller-Straße und Roderstraße im Bereich des Lohgrabens sowie ehemaligen Kleingärten jagende Fledermausarten der Gehölzbestand vom Ostarm des Biotops IN-1079-000 als Überflughilfe bis zum Straßenrand herangeführt und an die Begleitgehölze des Augrabens angebunden wird.

Auch die zusätzliche Trennwirkung an der Brauereiallee durch die neue Anschlussstraße ist im Ergebnis als vergleichsweise gering einzustufen, da durch eine möglichst eingriffsarme Trassierung insgesamt lediglich ca. sieben Alleebäume im südlichen, eine gesamte Länge von etwa 70 m umfassenden, Alleebereich gefällt werden müssen. Die weiterhin vorhandenen und bis an den Straßenrand zu erhaltenden Alleebäume haben einen kleinen, für Fledermäuse überbrückbaren Abstand und wirken für die zumeist strukturgebunden fliegenden Arten als Überflughilfe. Zudem konstatiert die vorliegende Verkehrsuntersuchung für die Beilngrieser Straße für den Planfall 2025 sowohl für die Tages- wie auch für die Nachtzeit eine Reduzierung der Verkehrsbelastung gegenüber dem heutigen Zustand wie auch gegenüber dem Prognose-Nullfall, so dass auch unter diesem Aspekt keine vorhabensbedingte signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos erkennbar ist.

Der gegenteiligen Einschätzung des BN, dass es aufgrund der Trennwirkung des Projekts zu einer relevanten Tötungsgefahr für Fledermäuse kommen wird, vermögen wir daher nicht zu folgen.

Was das Verbot erheblicher Störungen des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG anlangt, so ist festzustellen, dass es für die betroffenen Fledermausarten zu geringfügigen Verlusten bzw. Beeinträchtigungen von Nahrungshabitaten sowie zusätzlichen Störungen von Jagdhabitaten durch den Baubetrieb, die anlagebedingten Trennungseffekte sowie betriebsbedingte Verlärmungen und visuelle Effekte kommen kann. Nachdem die betroffenen Flächen indes lagebedingt erheblich vorbelastet sind, handelt es sich dabei durchwegs um Bereiche, die keine essentielle Bedeutung für die betroffenen Arten besitzen. Zudem sind im jeweiligen Nahbereich geeignete Ausweichhabitate vorhanden, so dass davon ausgegangen werden kann,



dass betroffene Individuen die geringfügigen Beeinträchtigungen durch eine kleinräumige Verschiebung der Aktionsräume kompensieren werden.

Auch darf auf den projektierten Straßen aufgrund derer Lage im Stadtgebiet von Ingolstadt lediglich mit bis zum 50 km/h gefahren werden, was die mit dem Verkehrsbetrieb einhergehenden Störungen ebenfalls relativiert.

Anlagebedingten Zerschneidungseffekte durch die Trasse, mit denen insbesondere Störungen von Austauschbeziehungen zwischen Teilhabitaten verbunden sein können, wird im Bereich der Augrabenerquerung des Schneller Weges außerdem durch die Vermeidungsmaßnahme V5T begegnet, indem der Gehölzbestand vom Ostarm des Biotops IN-1079-000 als Überflughilfe für jagende Fledermäuse bis zum Straßenrand herangeführt und an die Begleitgehölze des Augrabens angebunden wird.

Aufgrund dieser Erwägungen kann zuverlässig prognostiziert werden, dass es durch die genannten Projektwirkungen zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der jeweiligen lokalen Populationen und damit zu keiner erheblichen Störung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG für die verschiedenen prüfrelevanten Fledermausarten kommen wird.

Schließlich ist für die betroffenen Fledermausarten auch kein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 NatSchG, Fortpflanzungs- und Ruhestätten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören, zu verzeichnen.

Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass mit der projektbedingt notwendigen Entfernung von mehreren Einzelbäumen auch für Wald- und Baumfledermäuse nutzbare Quartierbäume gefällt bzw. mit dem erforderlichen Abbruch von Gebäuden im Kleingartenbereich für Gebäudefledermäuse nutzbare Quartierbauten entfernt werden. Es stehen jedoch im Untersuchungsgebiet wie auch im weiteren Umfeld genügend geeignete Ausweichquartiere zur Verfügung, so dass die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt bleibt und folglich durch den möglichen Verlust einzelner Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten im Zuge der nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffe vorliegend gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG kein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG gegeben ist.

### **Reptilien**

Aus dem Untersuchungsgebiet liegen keine Reptiliennachweise vor.

Als einzige saP-relevante Art ist vorliegend die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) denkbar vor Ort zu erwarten. Indessen konnte die Art im Untersuchungsgebiet trotz zweier Ortsbegehungen zur Erfassung des Arteninventars während der Aktivitätsphase der Zauneidechse bei günstigen Witterungsverhältnissen nicht

nachgewiesen werden, da dort keine für die Zauneidechse geeigneten Lebensräume vorhanden sind. Aufgrund dieser im Untersuchungsraum fehlenden Habitatstrukturen für die Zauneidechse bedurfte es auch für diese Reptilienart keiner weiteren Betrachtung.

### **Amphibien**

In Bezug auf saP-relevante Amphibienarten hat der BN im Rahmen des durchgeführten Anhörungsverfahrens moniert, dass die saP Amphibien unzutreffend gar nicht bzw. nur rudimentär behandelt hätte. Daraufhin hat der Vorhabensträger die saP sowie den Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplanung im Rahmen der ersten Tektur auch in diesem Bereich ergänzt und darüber hinaus auf entsprechende Nachfragen der Planfeststellungsbehörde hin am 05.09.2016 dieser gegenüber weitere erklärende Ausführungen zu der Frage vorgelegt, warum seiner Einschätzung nach im Projektbereich kein Vorkommen von saP-relevanten Amphibienarten anzunehmen ist bzw. bei solchen keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände durch das Vorhaben verwirklicht werden. Die artenschutzrechtliche Untersuchung des Vorhabensträgers ergab im Vorhabensbereich keine positiven Nachweise saP-relevanter Amphibienarten. Die Unterstellung eines zumindest potenziellen Vorkommens prüfrelevanter Amphibienarten war vorliegend aufgrund der von den jeweiligen Habitatansprüchen der einzelnen Arten zu stark abweichenden tatsächlichen naturräumlichen Ausstattung im Projektbereich ebenfalls nicht veranlasst. Für die an sich im Planungsgebiet möglicherweise zu erwartenden Arten Kleiner Wasserfrosch, Laubfrosch und Wechselkröte ergibt sich dies insbesondere aus nachstehenden Erwägungen:

#### **► Kleiner Wasserfrosch (Pelophylax lessonae)**

Für den Kleinen Wasserfrosch liegt nach der Artenschutzkartierung (Stand 01.07.2016) aus dem Umfeld des Vorhabens nur ein einzelner Nachweis vom August 2013 vor (ASK Obj. Nr. 7234-1043, Fundort ca. 1,3 km vom gegenständlichen Projekt entfernt). Der Kleine Wasserfrosch bevorzugt kleinere, eher nährstoffarme, auch saure Stillgewässer in Abbaustellen, Flussauen, Nieder- und Übergangsmooren, die sonnenexponiert, vegetationsreich und gut strukturiert sind. Im Planungsgebiet und in der näheren Umgebung sind keine solchen, geeigneten Gewässer vorhanden, weshalb ein Vorkommen der Art im Wirkungsbereich des Vorhabens und damit eine Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch das Straßenbauvorhaben für diese Art ausgeschlossen werden kann.

### ► Laubfrosch

Die bekannten Laubfrosch-Nachweise aus dem untersuchungsrelevanten Areal sind zwölf Jahre alt bzw. älter, haben keine Verbindung zum Untersuchungsgebiet oder liegen mit einer Ausnahme (Einzelbeobachtung am Au Graben) mindesten 0,9 km von dem Vorhaben entfernt.

Der Laubfrosch ist eine Charakterart naturnaher, extensiv genutzter Wiesen- und Auenlandschaften. Die tag- und nachtaktive Art besiedelt Lebensräume mit hohem, schwankendem Grundwasserstand - Flussauen, naturnahe Wälder mit Gewässer tragenden Lichtungen, große flache Seen mit Schilfröhricht und umliegenden Offenlandbiotopen, Teichlandschaften, aber auch Abbaustellen mit "frühen" Sukzessionsstadien -, wo es ausgedehnte Feuchtflächen in Kombination mit Hecken und Gebüsch sowie geeigneten Laichgewässern gibt. Letztere sollten gut besonnt, sommerwarm und nicht tief (maximal etwa einen halben Meter) sein oder zumindest Flachufer besitzen. In Frage kommen weitgehend fischfreie (oder vielfältig strukturierte) Altwässer und Weiher sowie extensiv genutzte Teiche, aber auch Überschwemmungstümpel, Fahrspuren oder tiefere Pfützen. Der vorliegend betroffene Au Graben ist demgemäß als Laichgewässer für den Laubfrosch definitiv ungeeignet.

Mit zunehmender Entfernung zum Laichhabitat wird die Wahrscheinlichkeit des Antreffens geringer, doch da Laubfrösche wanderfreudig sind, können Einzelindividuen auch in größeren Entfernungen zum Laichplatz angetroffen werden, vorwiegend entlang von Gräben, Waldrändern und anderen linearen Strukturen. Auch wenn der Isolations- und der Vorbelastungsgrad des Au Grabens durch das benachbarte Audiwerk und bereits bestehende Straßen als hoch einzustufen ist, ist folglich nicht zur Gänze auszuschließen, dass zumindest sporadisch Einzelindividuen den Graben entlang wandern.

Da es sich dabei jedoch allenfalls um singulär auftretende Exemplare handelt, kann eine Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen auch für diese Art mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, zumal die erforderlichen Eingriffe in den Au Graben so weit wie möglich minimiert werden, den Au Graben bereits heute eine Straßenverbindung quert und darüber hinaus einem betriebsbedingten Kollisionsrisiko für Amphibien bei der Querung des Schnellen Weges durch die Schutzmaßnahme S2T (Schutz wandernder Amphibien durch Leiteinrichtungen) und die sichergestellte Durchlässigkeit der Brücke des Schnellen Weges über den Au Graben wirksam begegnet wird.

### ► Wechselkröte

Die Wechselkröte ist eine Steppenart, die durch eine enge Bindung an trocken-warme Landschaften mit geringer Walddichte und geringen jährlichen Niederschlägen an Trockenheit und Wärme (aber auch Kälte) gut angepasst ist. Die Art bevorzugt offene, sonnenexponierte Lebensräume mit lückiger, niederwüchsiger Vegetation und grabfähigen Böden. Bei uns bewohnt sie neben wenigen Flussauen vor allem Abbaustellen (v. a. Kies- und Sandgruben), militärische Übungsplätze, Industriebrachen bzw. Baustellen, trockene Ruderalflächen in früher Sukzession, auch Äcker, Bahndämme, Parks und Gärten. Als Laichgewässer dienen der Pionierart verschiedenste stark sonnenexponierte, vegetationsarme, fischfreie, meist flache Stillgewässer (oder zumindest mit Flachufern), beispielsweise wassergefüllte Senken oder Fahrspuren in Baustellen, auf Äckern und Wiesen, Tümpel, Teiche, Rückhaltebecken, Altarme und Baggerseen. In Flussauen werden auch Überschwemmungstümpel als Primärhabitats besiedelt.

Im Planungsgebiet sind weder geeignete Laichplätze noch Landlebensräume für die Wechselkröte vorhanden, so dass hier ein Vorkommen der Art und damit auch eine projektbedingte Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände hinreichend sicher auszuschließen ist.

Nachdem auch weitere Amphibienarten des Anhangs IVa) der FFH-Richtlinie im Planungsgebiet nicht zu erwarten sind, verursacht die geplante Straßenbaumaßnahme damit aus unserer Sicht für keine der prüfrelevanten Amphibien eine Realisierung der Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG.

### **Europäische Vogelarten**

Bei den durchgeführten Übersichtsbegehungen wurden 28 Vogelarten nachgewiesen, acht weitere können aufgrund der Habitatausstattung potenziell vorkommen. Dabei handelt es sich größtenteils um sehr häufige bis häufige und ungefährdete Baum- und Gebüschbrüter („Allerweltsarten“) sowie um etwas anspruchsvollere oder auf den Vorwarnlisten von Bayern oder Deutschland befindlichen Heckenbrüter, denen hier auch der Kuckuck zugerechnet wird, da er im Untersuchungsgebiet als Brutschmarotzer auf Vorkommen von Baum- und Gebüschbrütern angewiesen ist.

Über den sehr häufigen und ungefährdeten Buntspecht hinaus (Buntspechthöhle in einem Ahorn der Haunstädter Allee, der zugleich einen potenziellen Quartiersbaum für Fledermäuse darstellt und der im Zuge des Vorhabens nicht gefällt wird), wurden keine weiteren Spechtarten nachgewiesen.

Weiterhin wurde am 23.07.2012 eine Bekassine auf einer Schlammfläche im Augraben beobachtet. Da die angrenzenden Flächen den Ansprüchen der Art an ihr

Bruthabitat aber nicht entsprechen (zu trocken, da die Fläche von den beiden Armen des Augrabens entwässert wird, mit dichten Hochstauden- und Brennesselfluren, Rohrglanzgras, Binsen u. a.), ist eine Brut vor Ort auszuschließen und davon auszugehen, dass es sich um ein rastendes bzw. durchziehendes Tier gehandelt hat. Als Durchzügler erscheint die Art auf dem Herbstdurchzug in der Zeit von Ende Juli bis Ende November. Bevorzugte Rastgebiete sind Verlandungsbereiche, Schlammflächen, Sümpfe, Feuchtgrünländer, Klärteiche, Gräben und Ufer. Sie treten dort einzeln oder in kleinen Trupps mit bis zu 20 Tieren auf.

Greifvogelhorste oder jagende Greifvögel wurden im Untersuchungsgebiet weder beobachtet, noch ist ein Vorkommen wegen der dortigen hohen Störfrequenz anzunehmen.

Das gegenständliche Projekt bringt jedoch für keine im Untersuchungsgebiet nachgewiesene bzw. potenziell dort vorkommende Europäische Vogelart eine Verwirklichung von Verbotstatbeständen im Sinne der § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG mit sich.

Hinsichtlich des Zugriffsverbots des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird aufgrund der nur außerhalb der Vogelbrutperiode zulässigen Baum- und Gehölzrodungen gemäß der Vermeidungsmaßnahme V3 (vgl. hier auch die Auflage unter A.3.5.3 dieses Beschlusses) eine Verletzung oder Tötung noch flug- und damit fluchtunfähiger Jungtiere sowie der Verlust von Gelegen im Zuge der Baufeldfreimachung vermieden.

Mögliche verkehrsbedingte Kollisionsrisiken für Vögel können bei Überflügen der geplanten neuen Trasse des Schnellen Weges entstehen. Da im Projektbereich jedoch bereits heute ein beträchtliches Verkehrsaufkommen und somit eine erhebliche Vorbelastung besteht und auf der geplanten Straße durch deren Lage im Stadtgebiet von Ingolstadt nur mit geringer Geschwindigkeit mit bis zu 50 km/h gefahren werden darf, ist durch das Projekt keine signifikant erhöhte Kollisionsgefahr anzunehmen.

Das Straßenbauvorhaben führt des Weiteren zu keiner erheblichen Störung gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.

Zwar konnten in der näheren Umgebung des Eingriffsbereichs Brutpaare von Dorngrasmücke, Goldammer und Feldsperling nachgewiesen werden, so dass es durch bau- und betriebsbedingte Auswirkungen wie Lärm und visuelle Effekte zu Störungen dieser Habitats kommen kann. Da die betroffenen Arten indessen nicht sehr lärmempfindlich sind und die Tiere ohne Weiteres in Hecken in angrenzende ungestörte Revierbereiche ausweichen und damit zusätzliche Belastungen durch eine kleinräumige Verschiebung der Aktionsräume problemlos kompensieren

können, ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der jeweiligen lokalen Population und damit eine erhebliche Störung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht zu besorgen.

Auch mögliche bau- oder verkehrsbedingte Störungen für eventuell am Aufraben ruhende oder nahrungssuchende Exemplare der Bekassine können als nicht erheblich eingestuft werden. Diese Einschätzung basiert auf der bereits aktuell vorhandenen Vorbelastungen des Areals, auf der bestehenden nähräumlichen Ausweichmöglichkeiten und darauf, dass aufgrund der hier mittels Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehenen Erhaltung, Entwicklung bzw. Wiederherstellung eines ausreichenden Sichtschutzes davon ausgegangen werden kann, dass der Aufraben auch nach der Umsetzung des Projekts weiterhin als Rastplatz für die Bekassine, wie auch für andere Wasser- und Watvögel, geeignet ist. Der Erhaltungszustand der ziehenden oder rastenden lokalen Population der Bekassine erfährt folglich keine Verschlechterung.

Auch das Verbot der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird durch das Vorhaben nicht verletzt.

Soweit sich die Fortpflanzungs- und Ruhestätten der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Europäischen Vogelarten nicht ohnehin abseits der durch das Vorhaben unmittelbar beanspruchten Flächen befinden, wird der Verlust von besetzten Nestern durch die Vermeidungsmaßnahme V3 (Baufeldräumungen sowie sämtliche Gehölzrodungen dürfen ausschließlich außerhalb der Vogelschutzzeit und damit nur im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28./29. Februar des Jahres durchgeführt werden, vgl. Auflage A.3.5.3 dieses Beschlusses) verhindert. Der eine Buntspechthöhle aufweisende Ahornbaum der Haunstädter Allee bleibt zudem erhalten und muss für die Realisierung des Projektes nicht gefällt werden. Weiterhin werden im Wege der Schutzmaßnahme S1 an das Vorhaben angrenzende, wertvolle Vegetationsbestände an der Haunstädter Allee, die Gehölzgruppe am derzeitigen Kreuzungspunkt Beilngrieser Straße/Roderstraße sowie die naturnahen Biotopstrukturen westlich und östlich des Schneller Weges während der Bauzeit besonders geschützt.

Sollte es durch die für die Verwirklichung der Maßnahme notwendigen Rodungen und Baumaßnahmen vor Ort dennoch zu einzelnen Verlusten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Vögel kommen, so führt dies aufgrund des im Nahbereich ausreichend vorhandenen Ausweichangebots an jeweils geeigneten Bäumen und Gehölzen für darin brütende bzw. diese als Rückzugsorte nutzende Vogelarten jedoch zu keinem Verstoß gegen das Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs-

und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, weil insoweit jedenfalls die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG auch weiterhin gewahrt bleibt.

Schließlich kann auch eine projektbedingte Inanspruchnahme von Brut- oder Rastplätzen der Bekassine ausgeschlossen werden, da zum einen eine Brut der Art im Vorhabensbereich, wie bereits dargelegt, ausgeschlossen werden kann und zum anderen der Punkt am Au Graben, an dem die Bekassine beobachtet werden konnte, etwa 100 m von der Beilngrieser Straße, ca. 200 m von der Oskar-von-Miller-Straße und ca. 120 m von der neuen Trasse des Schnellen Wegs entfernt liegt.

Weitere für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung relevanten Tierarten des Anhangs IVa) der FFH-RL - etwa dort benannte **Libellenarten, Käferarten, Tag- und Nachtfalter, Schnecken und Muscheln** - wurden im Untersuchungsgebiet bei den durchgeführten Begehungen weder nachgewiesen, noch sind diese Arten aufgrund der Lebensraumausstattungen im Projektbereich überhaupt zu erwarten. Eine vorhabensbedingte Realisierung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG kann somit auch für alle weiteren hier prüfrelevanten Arten hinreichend zuverlässig ausgeschlossen werden.

Auch diesbezüglich hat der Vorhabensträger noch ergänzende Begründungen im Rahmen der 1. Tektur vom 28.05.2014 sowie im Jahr 2016 in die saP mit aufgenommen.

Die Kritik des BN, nach Vorkommen dieser weiteren Artengruppen sei gar nicht gesucht worden und die seitens des Vorhabensträgers getroffene Aussage, für diese Arten fehle es im Untersuchungsraum an geeigneten Habitaten, sei in dieser Pauschalität nicht ausreichend, weisen wir daher zurück.

Insbesondere ist ein potenzielles Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers (*Proserpinus proserpinus*) in der Region zwar nicht völlig auszuschließen, auch wenn bisher keine Nachweise der Art aus dem Donaauraum vorliegen. Als Lebensraum für den Nachtkerzenschwärmer dient eine ganze Reihe von Offenlandbiotopen, die sich durch feuchtwarmes Mikroklima und Vorkommen der Raupenfutterpflanzen *Epilobium hirsutum*, *Epilobium angustifolium* und *Oenothera biennis* auszeichnen. Zwar kommt *Epilobium angustifolium* an einigen Stellen des Untersuchungsgebiets vor, doch befinden sich diese Pflanzen durchwegs nicht an für den Nachtkerzenschwärmer geeigneten Standorten. Dementsprechend konnte bei den durchgeführten Kontrollen auch an keiner einzigen Pflanze Raupenfraz als Nachweis des Vorkommens des Nachtkerzenschwärmers festgestellt werden, so dass mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass auch diese Art im Wirkungsbereich des Vorhabens nicht vorhanden ist.

## **Fazit**

Als Ergebnis der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung ist somit festzuhalten, dass durch das geplante Vorhaben bei Durchführung der genannten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 - 4 BNatSchG erfüllt werden. Einer Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bedarf es nicht.

Die gegenteilige Auffassung des BN, durch das Vorhaben sei mit der Erfüllung von Verbotstatbeständen, insbesondere zu Lasten von Fledermäusen und Amphibien zu rechnen, erachten wir aufgrund der vorstehenden Prüfung für nicht zutreffend. Ergänzend verweisen wir insbesondere auf die fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Planunterlage 12.5 T.

Die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Ingolstadt, der Fledermausbeauftragte der Stadt Ingolstadt sowie der BN haben im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu den artenschutzrechtlichen Aspekten der Planung einige zusätzliche Erkenntnisse, Anregungen und Kritikpunkte vorgebracht. Diese hat der Vorhabensträger geprüft, sich hierzu in seiner Stellungnahme vom 29.10.2013 geäußert und die aus seiner Sicht für Beurteilung der Belange des speziellen Artenschutzes relevanten Punkte, etwa durch die Aufnahme der Vermeidungsmaßnahmen V2T und V5T zum Schutz von Amphibien und Fledermäusen vor Kollisionsschäden, im Rahmen der 1. Tektur vom 28.05.2014 in die Planunterlage 12.5T eingearbeitet. Zudem wurde die saP im Oktober 2016 aufgrund von entsprechenden Nachfragen der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Entscheidungsfindung noch um einige erläuternde Begründungselemente ergänzt.

Die Höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern hat in ihrer Prüfung der Planunterlagen keine Bedenken gegen die dortige artenschutzrechtliche Beurteilung erhoben.

### **2.4.5.2 Berücksichtigung der Natur und Landschaft als öffentlichem Belang**

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele 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 vorhabensbedingten Beeinträchtigungen sind in den Planunterlagen 12.1T (Erläuterungsbericht der landschaftspflegerischen Begleitplanung) und 12 Blatt 2T (Bestands- und Konfliktplan) beschrieben und dargestellt.

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

Die landschaftspflegerische Begleitplanung (vgl. Planunterlagen 12.1T, 12 Blatt 2T und 12 Blatt 3T, 12 Blatt 4T) 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 durch eine andere Gestaltung des Vorhabens nicht mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind dabei insbesondere im Textteil der Planunterlage 12.1T beschrieben. Die danach verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen nicht so schwer, als dass sie der vorliegenden Planung entgegenstünden. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

#### 2.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

##### 2.4.5.3.1 Eingriffsregelung

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 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 BNatSchG 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 (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten.

Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen (§ 15 Abs. 6 BNatSchG).

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

#### 2.4.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen verschiedenen Maßnahmen zum Schutz, zur Minimierung und zur Gestaltung für eine weitest mögliche Vermeidung von Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft verwiesen (vgl. insbes. Planunterlagen 12.1T und 12 Blatt 3T).

Insbesondere in Bezug auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das amtlich kartierte Biotop IN-1077-0000, die Haunstädter Allee (auch Brauereiallee genannt) wurde in diesem Kontext von verschiedenen Seiten, insbesondere durch den Einwender Nr. 1000 und den Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN), erhebliche Kritik an der Planung vorgebracht. So wurde unter anderem vorgetragen, dass es sich bei der Haunstädter Allee um ein einzigartiges Naturdenkmal handle, das von ganz besonderer Bedeutung für die Natur als Lebensraum für Flora und Fauna und als Hort der Erholung und Entspannung sei. Durch die Änderung der bisherigen Planungen (Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Oberbayern vom 04.09.2000) solle die Allee nunmehr auf breiter Front durchschnitten werden. Infolge der vorliegend schon fehlenden Planrechtfertigung scheitere das Projekt bereits an der nationalen Eingriffsregelung. Die gegenständliche Planung sei die Durchschneidung und damit teilweise Zerstörung der Allee nicht wert.

Diese Auffassung vermögen wir nicht zu teilen. Wir verkennen nicht, dass es sich bei der Haunstädter Allee um ein besonders landschaftsbildprägendes und naturschutzfachlich wertvolles Areal handelt. Die Haunstädter Allee erstreckt sich entlang der Beilngrieser Straße von der Abzweigung des Schneller Weges bis hin zur Nordbräu-Brauerei auf einer Länge von ca. 800 m. Sie besteht aus alten Berg-Ahornbäumen, deren Brusthöhendurchmesser bis zu 60 cm beträgt. Unter den alten Baumbestand mischen sich jüngere Bäume aus Nachpflanzungen. Die Allee ist insbesondere als Vogellebensraum sowie für verschiedene dort zumindest potenziell vorkommende Fledermausarten, denen die dort vorhandenen, linearen Baumstrukturen als Leitlinien zwischen Fledermausquartieren in angrenzenden Siedlungen und Jagdrevieren dienen und die in der Brauereiallee jedenfalls potenziell Bäume auch als Quartier nutzen können, naturschutzfachlich von besonderer Bedeutung.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in die Haunstädter Allee sind jedoch nicht zu beanstanden. Wie unter C.2.3 dieses Beschlusses eingehend dargestellt, ist der mit der Straßenbaumaßnahme intendierte Lückenschluss der Ortsumgehung Etting in der gegenständlichen Projektierung gerechtfertigt, da die vorliegende Maßnahme zur Verwirklichung der damit verbundenen legitimen Planungsziele

vernünftiger Weise geboten ist. Der durchgeführte Variantenvergleich (vgl. unter C.2.4.2 diese Beschlusses) hat gezeigt, dass die gewählte Trassierung auch im Hinblick auf den anzustrebenden weitest möglichen Erhalt der Haunstädter Allee bei Abwägung der mit den einzelnen Alternativen verbundenen Vor- und Nachteile eine adäquate Lösung darstellt. Dies gilt auch mit Blick auf die ursprünglich im Jahr 2000 planfestgestellte Lösung, die nach den heutigen bautechnischen Anforderungen entsprechend den aktuellen Erkenntnissen beispielsweise der geologischen Verhältnisse, des Wasserhaushalts und der Verkehrszahlen ebenfalls mit Eingriffen in den Alleebereich verbunden wäre.

Um dabei die durch das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in die für Flora und Fauna wichtige Haunstädter Allee so gering wie möglich zu halten, wurde in der Planung der Knotenpunkt Schneller Weg/Roderstraße/Beilgrieser Straße mit der diese begleitenden Haunstädter Allee so gewählt und die Verlegung der Beilngrieser Straße in diesem Zusammenhang so konzipiert, dass dadurch nur ein Alleebereich unmittelbar beansprucht wird, in dem vorwiegend jüngere Bäume von der unumgänglichen Rodung betroffenen sind. Die notwendige Durchschneidung der Allee durch die Umlegung der Beilngrieser Straße trennt am Südende damit nur ca. 70 m der Allee ab, was weniger als ein Zehntel der Gesamtlänge entspricht. Auch die Trassierung der beidseits begleitenden Radwege erfolgte unter weitest möglicher Berücksichtigung des Alleebaumbestandes unter Erhaltung von Einzelbäumen zwischen den Radwegen und der Straße. Die Querungsstelle der Radwege wurde dabei, um eine möglichst geringe Inanspruchnahme der Flur-Nr. 3450/2, Gemarkung Ingolstadt zu erreichen und so die Allee nach Norden hin in einem möglichst großen Zusammenhang zu erhalten, soweit als möglich nach Süden gelegt und so gewählt, dass vornehmlich jüngere, d. h. nachgepflanzte Einzelbäume gerodet werden müssen und somit der z. T. über 100 Jahre alte Baumbestand weitestgehend erhalten bleibt.

Letztlich entsteht für die Anbindung der Beilngrieser Straße eine ca. 20 m breite Lücke in der Haunstädter Allee. Für die beidseits begleitenden Geh- und Radwege beträgt die Beanspruchung jeweils ca. 5 m, wobei durch eine Optimierung der Trassenführung der beiden Wege zwischen der Fahrbahn und den abgerückten Geh- und Radwegen jeweils zwei Alleebäume erhalten werden können, so dass dort keine durchgängige Lücke entsteht. Insgesamt müssen für das Vorhaben aufgrund dieser eingriffsminimierenden Planung lediglich ca. sieben Alleebäume gefällt werden, wodurch auch die Zerschneidungs- und Trennungswirkung der Baumaßnahme an dieser Stelle so gering wie möglich ausfällt und die Haunstädter Allee als Leitstruktur und Überflughilfe für Vögel und Fledermäuse im Wesentlichen erhalten bleiben wird.

Um die zu erhaltenden biotopkartierten Gehölzbestände an der Beilngrieser Straße sowie die wertvollen Gehölzbeständen im Kreuzungsbereich Roderstraße/Beilngrieser Straße/Schneller Weg im Nahbereich der Straßenbauarbeiten während der Bauzeit vor Beschädigungen oder gar Verlust zu schützen, ist schließlich vorgesehen, diese Gehölze (sowie noch weitere im Projektbereich) mit Schutzzäunen zu versehen (vgl. Schutzmaßnahme S1, Planunterlage 12.1T, Maßnahmenblatt zur Maßnahme S1).

Über diese gewählte Lösung hinausgehende vertretbare Optimierungsmöglichkeiten für eine noch umfassendere Schonung des Alleebereichs sind nach unserem Dafürhalten nicht ersichtlich.

Auch die durch das neue Brückenbauwerk über die Gleisanlagen der Bahnstrecke Ingolstadt Nord-Werkbahnhof Terreno sowie durch die dafür erforderlichen Rampen hervorgerufenen Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes, welche durch Einwander abgelehnt wurden, werden durch eine möglichst landschaftschonende Dimensionierung und Gestaltung der Anlagen so weit wie möglich minimiert.

#### 2.4.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Trotz der bestehenden Vorbelastungen und der vorgesehenen Schutz-, Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen sind mit Vorhaben dennoch unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes verbunden. Diese sind in der Planunterlage 12.1T und 12.3T, auf die insoweit verwiesen wird, detailliert beschrieben bzw. dargestellt.

Es verbleiben danach insbesondere folgende, für den Kompensationsbedarf relevante erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes:

- Versiegelung und Überbauung von Biotopstrukturen und naturnahen Bereichen sowie Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten Flächen,
- Verlust von ca. sieben Einzelbäumen im Bereich der Haunstädter Allee, sowie weiterer Einzelbäume bei der Überführung des Schneller Weges über die Industriegleise.
- Trennung potentieller Wechselbeziehungen zwischen den naturnahen Biotopstrukturen
- Negative Auswirkungen auf das Fließgewässersystem des Augrabens im Zuge der notwendigen Verlegung im Kreuzungsbereich mit den Straßenbauwerken
- Beeinträchtigung der Siedlungsstruktur durch das Überführungsbauwerk über die Bahngleisanlagen;

→ Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes durch das Überführungsbauwerk über die Bahngleisanlagen

→ Trenneffekt des zusammenhängenden Landschaftsraumes am Schnellen Weg durch die Trassenführung.

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

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die Belange Privater möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

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

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen, auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden hier zutreffend in den Planunterlagen 1T und 12.1T dargestellt.

Der Kompensationsbedarf wurde vorliegend gemäß den sog. Gemeinsamen Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz des Bayerischen Innen- und Umweltministeriums vom 21.06.1993 nachvollziehbar umgerechnet. Dies begegnet keinen Bedenken, denn zwar ist die Bayerische Kompensationsverordnung, welche diese gemeinsamen Grundsätze ablöst, im Gesetzes- und Verordnungsblatt (GVBl) vom 07.08.2013 bekannt gemacht worden, doch ist sie im hier maßgeblichen Teil nach § 23 Abs. 1 i.V.m. § 24 S. 1 BayKompV erst auf

Verfahren anzuwenden, die ab dem 01.09.2014 beantragt wurden, was vorliegend nicht der Fall ist.

Als erforderlich für die durch das Vorhaben bedingten unvermeidbaren Beeinträchtigungen ergibt sich danach abzüglich der Flächenentsiegelung der Rückbauflächen (0,2385 ha) ein Kompensationsbedarf von **insgesamt 2,4209 ha** Fläche.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Der ursprüngliche Vorrang des Ausgleichs gegenüber dem Ersatz besteht seit der BNatSchG-Novelle von 2011 nicht mehr.

Ein Verzicht auf Ausgleichsmaßnahmen oder ein „flächenloser Ausgleich“, wie im Rahmen des Anhörungsverfahrens gefordert, ist nach dieser gesetzlich vorgegebenen Konzeption nicht möglich.

In den Planunterlagen 12.1T und 12 Blatt 3T sind die vorgesehenen bzw. zum Teil auch bereits realisierten Kompensationsmaßnahmen im Einzelnen dargestellt. Hierauf nehmen wir Bezug.

Es handelt sich dabei im Einzelnen um folgende Ausgleichsmaßnahmen:

► **A1 - Ausgleich durch Neuanlage von Grünland mit Anpflanzung von Gehölzgruppen (im Baumraster) und Ansaat von Ökotypen Saatgut auf Flächen östlich der verlegten Beilngrieser Straße, Weiterführung der Haunstädter Allee durch Pflanzung von Berg-Ahorn in einem Umfang von insgesamt 0,6473 ha**

Großflächiges Anpflanzen von Gehölzgruppen (u. a. Wildobst) im trassennahen Bereich auf Teilflächen der Fl.-Nrn. 3330, 3331/1, 3333/2, 3333/3, 3334, 3449, 3449/2, 3450, 3654, 3654/3, 3672, 3673, 3675/2, 3695/50, jeweils Gemarkung Ingolstadt, mit

- Rückbau nicht mehr benötigter Straßenabschnitte
- Umwandlung der bestehenden Acker- und Verkehrsflächen in extensives Grünland mit Anpflanzung von Gehölzgruppen (im Baumraster), Anpflanzung von Wildobstsorten.
- Ansaat von Ökotypen Saatgut

► **A2 – Sukzession auf anmoorigem Standort mit Anpflanzung von einzelnen Gehölzen im direkten Umfeld des zu verlegenden Augrabensabschnittes**

Die mit dem Vorhaben durch die Verlegung des Augrabens im Kreuzungsbereich Oskar-von-Miller-Straße und Schneller Weg verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch eine naturnahe Neugestaltung der verlegten Grabenstrecke, durch Sukzession sowie Anpflanzung von einzelnen Gehölzen auf dem Grundstück Flur-Nr. 3327, Gemarkung Ingolstadt, direkt am Eingriffsort kompensiert.

- Augrabensverlegung nach Norden, mit zwei Brückenbauwerken der Oskar-von-Miller-Straße und des Schneller Weges (jeweils lichte Weite 5,40 m). Der vorhandenen Rohrdurchlass bzw. das vorhandene Brückenbauwerk werden somit durch aufgeweitete Brückenbauwerke ersetzt, so dass die Durchgängigkeit des Fließgewässerlebensraumes verbessert wird.
- Anpflanzung von uferbegleitenden Gehölzen
- Aufweitung des Augrabens und Ausbildung von Wasserarmen des alten Verlaufes

► **AN01, Ausgleich auf dem Grundstück Flur-Nr. 257 der Gemarkung Oberhaunstadt in einem Umfang von 1,030 ha durch**

- Entwicklung eines standortgerechten Bruchwaldes,
- Aufweitung des Grabenprofils oberhalb der Mittelwasserlinie,
- Verlegung des geradlinigen Augrabens,
- Entwicklung eines Gehölzsaumes über Eigenentwicklung und
- Großflächige Entwicklung von Gras-, Kraut- und Staudenfluren auf anmoorigem Boden

► **AN02, Ausgleich auf dem Grundstück Flur-Nr. 544 der Gemarkung Etting in einem Umfang von 0,870 ha durch**

- Umwandlung von Acker in Grünland mit extensiver Nutzung innerhalb der Retzgrabenniederung.

Die beiden Ausgleichsmaßnahmen AN01 und AN02 wurden dabei - zunächst im Vorgriff auf die ursprüngliche Planfeststellung aus dem Jahr 2000 zur Vollendung der Ortsumgehung Etting – bereits vollständig umgesetzt.

Entgegen dem Vorbringen des BN begegnet es an dieser Stelle keinen Bedenken, dass diese beiden Maßnahmen nunmehr für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zur Kompensation in Ansatz gebracht werden. Da die Trassenführung des geplanten Vorhabens über den Schnellen Weg zur Marktkaufkreuzung und damit auch die mit dem Projekt verbundenen Eingriffe in



Natur und Landschaft gegenüber der vormaligen, nicht realisierten Planung im Wesentlichen beibehalten werden, sind die bereits umgesetzten Maßnahmen AN01 und AN02 (auch) vorliegend als Kompensation der Beeinträchtigung der Augrabenerosion ansetzbar.

Abzüglich der schon realisierten Ausgleichsflächen AN01 (Ausgleich im Umfang von 1,030 ha) und AN02 (Ausgleich im Umfang von 0,87 ha), beträgt der noch verbleibende offene Kompensationsbedarf mithin 0,5209 ha. Dieser wird vollständig im Zuge der Ausgleichsfläche A1 mit 0,6473 ha erbracht. Der dabei erreichte Überschuss von 0,1264 ha wird in das Ökokonto der Stadt Ingolstadt aufgenommen und für künftige Planungen zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft herangezogen.

Als Ausgleich für die nicht quantifizierbaren (funktionalen) Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch anlagenbedingte Eingriffe sind darüber hinaus die Gestaltungsmaßnahmen G1T, G2, G3, G4T, G5 und G6T vorgesehen, die in erster Linie der Eingliederung der Trasse in den vorhandenen Landschaftsraum und somit insgesamt der Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen.

Die einzelnen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen zur Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind in der Planunterlagen 12.1T sowie 12.3T, auf die insoweit ergänzend verwiesen wird, eingehend beschrieben bzw. dargestellt.

Bei der Auswahl der Flächen und Maßnahmen wurde auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVG vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 14.1T, 14.2T) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG). Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen.

Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Auf eine naturschutzrechtliche Abwägung kommt es vorliegend nicht an. Insgesamt ist somit festzustellen, dass nach der Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A.3.5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet sein wird.

Das Gartenamt der Stadt Ingolstadt, das Stadtplanungsamt der Stadt Ingolstadt, die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Ingolstadt sowie die Höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern haben die Planunterlagen geprüft. Hierbei wurden zum Teil ergänzende naturschutzfachliche Maßnahmen für angezeigt gehalten. Diese wurden, soweit erforderlich, im Rahmen der 1. Tektur vom 28.05.2014 durch den Vorhabensträger in die Planung aufgenommen bzw. als Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgehalten.

#### 2.4.6 Gewässerschutz

##### 2.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung des § 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, den Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern usw. erfasst. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das Vorhaben liegt weder innerhalb eines Wasserschutzgebietes, noch im Bereich eines Überschwemmungsgebietes.

Die Umweltauswirkungen der im Zuge des Straßenbauvorhabens vorgesehenen Verlegung des Augrabens (BWVZ-Nr. 23) auf einer Länge von ca. 165 m wurden im Rahmen der Einzelfallprüfung zur Umweltverträglichkeit abgehandelt und bewertet. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht stellt sich diese Maßnahme als eine wesentliche Umgestaltung und damit als Gewässerausbau im Sinne von § 67 Abs. 2 WHG dar. Bei Beachtung der unter Ziffer A.3.3 dieses Beschlusses verfügbaren Nebenbestimmungen werden die wasserwirtschaftlichen Anforderungen der §§ 67 Abs. 1, 68 WHG erfüllt; sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften werden ebenfalls beachtet.

Die geplanten neuen Querungen des Augrabens im Zuge der Oskar-von-Miller-Straße (BWVZ-Nr. 24, Planunterlage 7.2T) sowie im Zuge der Verlängerung der IN 19 südlich der Oskar-von-Miller-Straße (BWVZ-Nr. 26, Planunterlage 7.2T) unter Abbruch der bislang bestehenden Durchlassbauwerke entsprechen den materiellen Anforderungen des § 36 WHG, da hierdurch keine schädlichen Gewässerveränderungen im Sinne des § 3 Nr. 10 WHG zu erwarten sind und auch die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist.

Auf den Lage- und Höhenplan Augrabens, Planunterlagen 13 Blatt 2.1 und 13 Blatt 2.2, wird hingewiesen.

Im Hinblick auf den Ausbau und die geänderten Überführungen des Augrabens wurden auch die Belange des - den Augrabens im vorliegenden Gewässerabschnitt unterhaltenden - Wasserverbandes Unterer Augrabens, die dieser in seiner Stellungnahme vom 11.04.2013 vorgetragen hat berücksichtigt und unter den Ziffern A.3.1.8 und A.3.3.10 dieses Beschlusses mit aufgenommen. Die seitens des Wasserverbandes Unterer Augrabens weiterhin angesprochene Nutzungsentschädigung für die Querungen und Nutzung des Augrabens durch den Vorhabensträger haben wir indessen nicht in die vorliegende Entscheidung mit aufgenommen, weil diese Fragestellung nicht Gegenstand der Planfeststellung ist.

Dass es durch mögliche Kampfmittel, Altlasten oder sonstige schädliche Bodenveränderungen im Vorhabensbereich zu keinen Gewässerbeeinträchtigungen kommt, wird durch die Nebenbestimmungen unter der Ziffer A.3.4 dieses Beschlusses sichergestellt.

Insgesamt steht das planfestgestellte Vorhaben damit bei Beachtung der unter den Ziffern A.3.3 und A.3.4 dieses Beschlusses festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt hat die Planunterlagen geprüft und bestätigt, dass aus fachlicher Sicht bei den getroffenen Auflagen Einverständnis mit der vorliegenden Behandlung der Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes bestehen. Die Untere Wasserrechtsbehörde der Stadt Ingolstadt hat der Planänderung ebenfalls zugestimmt. Einwände hierzu wurden nicht erhoben.

#### 2.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das

Niederschlagswasser auf natürlichem Weg unbeeinflusst dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG).

Dennoch bleiben darüber hinaus Einleitungsmaßnahmen erforderlich.

Wo keine breitflächige Versickerung über die bewachsene Bodenzone möglich ist und das Niederschlagswasser auch nicht der öffentlichen Kanalisation zugeführt wird, soll das gesammelte Straßenoberflächenwasser über 14 definierte Sickermulden in das Grundwasser eingeleitet werden.

Das hierzu erstellte entwässerungstechnische Maßnahmenkonzept ist mit einer ausführlichen Beschreibung sowie den Ergebnissen der wassertechnischen Berechnungen im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1T) bzw. den wasserrechtlichen Unterlagen (Planunterlagen 13.1 nebst Anlagen) enthalten.

Diese wasserrechtlichen Gewässerbenutzungen sind gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern oben unter der Ziffer A.4.1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen.

Die auf Dauer angelegten Gestattungen zur Straßenentwässerung können gemäß §§ 12, 15, 55, 57 WHG, Art. 15 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter der Ziffer A.4.3 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§§ 15 Abs. 2, 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) nicht zu erwarten. Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden ebenfalls erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Die angeordneten Nebenbestimmungen finden ihre Rechtsgrundlage in § 13 WHG.

Die Untere Wasserrechtsbehörde der Stadt Ingolstadt wurde im Rahmen des Verfahrens beteiligt und hat das Einvernehmen zu den geplanten Entwässerungsmaßnahmen erteilt (§ 19 Abs. 3 WHG). Die Straßenentwässerung wurde zudem vom Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt überprüft und unter den getroffenen Nebenbestimmungen positiv beurteilt.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt in der Stellungnahme vom 10.04.2013 vorgeschlagene Nebenbestimmung des Vorbehalts weiterer nachträglicher Auflagen brauchte in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden, weil dies in § 13 Abs. 1 WHG bereits gesetzlich geregelt ist.

Neben der oben behandelten Straßenentwässerung beinhaltet das Projekt als weitere wasserrechtlich gestattungspflichtige Benutzungstatbestände zum einen die Einbringung einer Grundwasserwanne im Kreuzungsbereich des kombinierten Geh- und Radweges mit der Bahnstrecke Ingolstadt Nord – Werkbahnhof Terreno von Bau-km 0+066,66 bis Bau-km 0+092,06 in das Grundwasser und zum anderen die

Einbringung von Bohrpfählen, pfahlartigen Traggliedern und ähnlichen baulichen Anlagen für die Erd- und Kunstbauwerke (Brücken) in das Grundwasser.

Was diese Grundwasserinanspruchnahmen anlangt, fehlt es bislang jedoch noch an einer hinreichend aussagekräftigen und final prüffähigen Detailplanung, weil diese erst im Zuge der Ausführungsplanung ausgearbeitet werden kann. Dem entsprechend ist nach einer ergänzenden Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts Ingolstadt vom 10.06.2016 aufgrund des derzeitigen Planungsstands eine abschließende Überprüfung der wasserwirtschaftlichen Auswirkungen dieser Maßnahmen noch nicht möglich. Daher haben wir unter den Ziffern A.1, A.4.3.18 und A.4.3.19 in den Tenor dieses Beschlusses die aufschiebende Bedingung und Verpflichtung des Vorhabensträgers aufgenommen, für diese Sachverhalte rechtzeitig vor Ausführung des Vorhabens die dafür noch erforderlichen wasserrechtlichen Zulassungsentscheidungen bei der Unteren Wasserrechtsbehörde der Stadt Ingolstadt einzuholen und mit der Bauausführung erst bei Vorliegen dieser Gestattungen beginnen zu dürfen.

#### 2.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht ca. 2,06 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen.

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

Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Kompensationspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird, soweit erforderlich durch eine ausreichende Zahl von Ersatzwegen, sachgerecht angepasst.

Gefährdungen der Existenz landwirtschaftlicher Betriebe durch das Vorhaben sind uns nicht bekannt und wurden im Anhörungsverfahren nicht vorgebracht. Damit sind

auch Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, der Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum haben könnte, nicht erkennbar.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg hat in seiner Stellungnahme vom 25.03.2013 ausgeführt, dass aus landwirtschaftlicher Sicht keine Einwände gegen das Vorhaben bestehen.

Der Bayerische Bauernverband hat in seiner Stellungnahme vom 17.04.2013 geäußert, dass auch von dessen Seite hinsichtlich der Baumaßnahme keine Einwände bestehen.

#### 2.4.8 Waldliche Belange

Durch das Vorhaben werden keine Waldflächen in Anspruch genommen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg hat in seiner Stellungnahme vom 25.03.2013 dementsprechend vorgetragen, dass forstliche Belange durch das Vorhaben nicht betroffen sind und diesbezüglich keine Einwände bestehen.

#### 2.4.9 Jagdliche Belange

Jagdliche Belange stehen dem Projekt nicht entgegen.

Der Jagdschutz- und Jägerverein Ingolstadt e.V. hat in seiner Stellungnahme vom 29.04.2013 ausgeführt, dass von seiner Seite keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben bestehen.

Durch die Erhaltung der vorhandenen Gehölzpflanzungen nördlich des Vorhabens bleibt ein Sicht- und Lärmschutz für dort vorkommende Fasane und Rebhühner erhalten. Da die Brücke über den Au Graben „bibersicher“ ausgeführt werden wird, ist auch eine ausreichende Durchlässigkeit für Amphibien an dieser Stelle gegeben. Darauf zuführende Amphibienleiteinrichtungen entlang der Ausgleichsflächen am Au Graben stellen sicher, dass betroffene Exemplare diesen Durchlass auch aufsuchen und nutzen werden. Die Situierung der Ausgleichsflächen im unmittelbaren Projektumfeld in der Au Grabenniederung (Ausgleichsmaßnahme A2) sowie im Nahbereich der Brauereialle (Ausgleichsmaßnahme A1) erfolgt an naturschutzfachlich geeigneten Stellen. Die Entfernung von Gehölzen im Zuge der Bauausführung wird ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28./29. Februar des Jahres stattfinden. Dies ist als Vermeidungsmaßnahme V3 in der saP (vgl. Planunterlage 12.5T, S. 4) und im LBP (Planunterlage 12.1T, S. 33 f. und Maßnahmenblatt V3) dargestellt sowie als naturschutzfachliche Auflage unter der Ziffer A.3.5.3 dieses Beschlusses verbindlich vorgeschrieben.

Schließlich erfolgt die Ersatzpflanzung für die unvermeidbare Beseitigung von mehreren Alleebäumen an der Brauereiallee im direkten Umfeld des Eingriffes entlang des Radweges, der auf der Trasse der bisherigen Beilngrieser Straße geführt wird (Ausgleichsmaßnahme A1).

Durch diese Vorkehrungen sind in der Planungen auch die Forderung des Jagdschutz- und Jägervereins Ingolstadt e.V. berücksichtigt, soweit erforderlich, Amphibiendurchlässe vorzusehen, die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe der Maßnahme bei verkehrsberuhigten Bereichen neben vorhanden Biotopen vorzunehmen, die notwendigen Rodungsmaßnahmen in der vegetationslosen Zeit vor Baubeginn zu tätigen sowie Ersatzpflanzungen für zu beseitigende Alleebäume an geeigneten Stellen anzulegen.

#### 2.4.10 Fischereiliche Belange

Fischereiliche Belange stehen der Straßenbaumaßnahme nicht entgegen.

Die Fachberatung für Fischerei des Bezirks Oberbayern hat in ihrer Stellungnahme vom 16.04.2013 dem Vorhaben bei Einhaltung bestimmter Vorgaben zur Wahrung der fischereilichen Belange zugestimmt. Diese sind in den Nebenbestimmungen unter den Ziffern A.3.1.20 sowie A.3.8 dieses Beschlusses verbindlich festgeschrieben, soweit sie dem Vorhabensträger im Wege der Planfeststellung verpflichtend auferlegt werden können.

Die darüber hinaus seitens des Bezirks Oberbayern geforderte Nebenbestimmung betreffend die Haftung des Vorhabensträgers für alle Schäden, die den Fischereiberechtigten durch die Ausführung der Baumaßnahme entstehen, haben wir hingegen nicht in unsere Entscheidung aufgenommen, da in der Planfeststellung alleine öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und derartige Auflagen aufgrund der gesetzlichen Haftungsbestimmungen zudem nicht erforderlich sind. Auch die Forderung des Bezirks Oberbayern nach einem Vorbehalt für weitere Auflagen erachten wir an dieser Stelle nicht für zulässig, da sie zu unbestimmt ist und die Anforderungen, die Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG an einen Entscheidungsvorbehalt stellt, nicht erfüllt.

Die Anregung des Landesfischereiverbands Bayern e.V. aus dessen Stellungnahme vom 11.04.2013, für Kleinfische und aquatische Bewohner entlang des Uferstreifens größere Steine einzubauen, haben wir unter der Ziffer A.3.8.4 dieses Beschlusses ebenfalls mit aufgenommen.

#### 2.4.11 Kommunale Belange

Die Stadt Ingolstadt ist Antragsteller für das vorliegende Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der Staatsstraße St 2229 im Bereich des Bahnübergangs Nürnberger Straße und Verlängerung der Kreisstraße IN 19 (Schneller Weg).

Die durch das Gartenamt, das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation, das Stadtplanungsamt sowie das Umweltamt der Stadt Ingolstadt während des Anhörungsverfahrens vorgebrachten Kritikpunkte und fachlichen Anregungen an der Planung wurden im Zuge der 1. Tektur vom 28.05.2014, soweit erforderlich, mit in die Planunterlagen aufgenommen.

Die im Verfahren beteiligten, zum Vorhabensbereich benachbarten Gemeinden Hepberg, Lenting, Wettstetten sowie der Markt Gaimersheim haben gegen das Vorhaben keine Bedenken bzw. Einwendungen vorgebracht.

#### 2.4.12 Denkmalschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden.

Im Bereich der Straßenbaumaßnahme sind keine Baudenkmäler vorhanden.

An bekannten Bodendenkmälern befinden sich im Vorhabensbereich nach den Angaben des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege aus der Stellungnahme vom 07.01.2014 jedoch eine Siedlung des Spätneolithikums oder der frühen Bronzezeit (Inv.Nr. D-I-7234-0425) sowie eine Siedlung vermutlich der Neuzeit (Inv.Nr. D-1-7234-0542). In der unmittelbaren Nähe zum gegenständlichen Projekt liegt darüber hinaus eine Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung (Inv.Nr. D-1-7234-0024).

Daher werden vorliegend umfangreiche Auflagen zur Vermeidung der Beeinträchtigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern vorgesehen, weil sie aufgrund ihrer unwiederbringlichen Natur nicht verloren gehen sollen. Auch wenn hierdurch die Beeinträchtigung oder gar Zerstörung von Bodendenkmälern nicht zur Gänze ausgeschlossen werden kann, rechtfertigt es dieser Umstand nicht, auch nicht unter Berücksichtigung allgemeiner wie völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes, die Zulassung des Vorhabens abzulehnen.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe hierzu insbesondere die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens unter C.2.3 dieses Beschlusses) gehen bei dieser Sachlage den Belangen des Denkmalschutzes vor.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler



Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann gegebenenfalls 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 sowohl hinsichtlich der bezeichneten bekannten Bodendenkmäler als auch hinsichtlich eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen vorgesehenen Maßgaben.

Die unter den Ziffern A.3.1.11 sowie unter A.3.9 dieses Beschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege geregelt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchung durchführen muss (Verdachtsfläche ohne gesicherte Erkenntnisse).

#### 2.4.13 Eisenbahnliche Belange

Den Belangen des Schienenverkehrs wird durch die unter den Ziffern A.3.1.9, A.3.1.10, A.3.2.1 sowie A.3.10 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Damit kann das Vorhaben auch im Hinblick auf die eisenbahnlichen Belange zugelassen werden.

#### 2.4.14 Träger von Versorgungsleitungen

Durch den Bau des Schneller Weg wird die Änderung bzw. Sicherung verschiedener Leitungen der öffentlichen Versorgung und von Fernmeldeleitungen erforderlich.

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 7.2T) enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen hierzu keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in den Ziffern A.3.1 sowie A.3.11 dieses Beschlusses wird verwiesen. Hierdurch wird dem öffentlichen Interesse an einem störungsfreien Betrieb von Leitungseinrichtungen in angemessenem Umfang Rechnung getragen.

Forderungen mit zivilrechtlichem, insbesondere haftungsrechtlichem Inhalt sind mit den gesetzlichen Haftungsbestimmungen ausreichend geregelt und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

### 2.5 Private Einwendungen

#### 2.5.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

##### 2.5.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden dauerhaft rund 2,83 ha und vorübergehend rund 1,35 ha Fläche aus Privateigentum in Anspruch genommen. Der genaue jeweilige Umfang der benötigten Flächen ist den Planunterlagen 14.1T und 14.2T zu entnehmen.

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

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe berührt. Eine Gefährdung landwirtschaftlicher Betriebe aufgrund der mit dem gegenständlichen Projekt verbundenen Grundinanspruchnahme wurde vorliegend jedoch weder von privater Seite geltend gemacht, noch seitens des Amts für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg oder des Bayerischen Bauernverbands vorgetragen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung

eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

#### 2.5.1.2 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.

#### 2.5.1.2.1 Übernahme von Restflächen

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

Aus diesem Grund kann der Vorhabensträger nicht im Planfeststellungsbeschluss durch Auflage verpflichtet werden, auf Verlangen des jeweiligen Grundstückseigentümers solche unwirtschaftlichen Restflächen gegen Zahlung einer angemessenen Entschädigung zu erwerben bzw. Bewirtschaftungerschwernisse voll umfänglich zu entschädigen.

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung indessen 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.

#### 2.5.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen 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. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zum Ausdruck gebracht, dass er im Rahmen der künftigen Grunderwerbsverhandlungen bemüht sei, von Flächenverlust betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben durch entsprechende Maßnahmen wie durch Bereitstellung von Ersatzland, Abschluss langfristiger Pachtverträge und Grundstückstausch nach Möglichkeit zu unterstützen.

#### 2.5.1.2.3 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen, insbesondere zur Baustelleneinrichtung, sind durch den Vorhabensträger nach der Ziffer A.3.7.2 dieses Beschlusses wieder zu rekultivieren. Soweit dennoch Folgeschäden verbleiben, hat eine Regelung im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

Auch für Grundstücksflächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, ist vom Vorhabensträger eine angemessene Entschädigung zu gewähren, die auch die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen umfasst. Diese Flächen müssen nach Beendigung der Bauarbeiten wieder voll für den Eigentümer verfügbar sein.

#### 2.5.1.2.4 Umwege

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

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

Art. 17 BayStrWG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359, zu § 8a FStrG). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

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

#### 2.5.1.2.5 Wertminderungen

Ermöglicht ein Planfeststellungsbeschluss den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum durch Entzug oder Teilentzug dieser Rechtsposition, bildet er also die Grundlage für eine Enteignung, so ist die Regelung der damit verbundenen Entschädigungsfragen dem von der Planfeststellung gesonderten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten. Wirkt eine Planung demgegenüber nur mittelbar – ohne Grundstücksinanspruchnahme – durch die mit ihr verbundene Situationsveränderung in der Umgebung des Planvorhabens auf Rechtspositionen Dritter ein, hat die Planfeststellungsbehörde dem Grunde nach schon im Planfeststellungsbeschluss über Entschädigungsansprüche zu entscheiden (BVerwG vom 07.07.2004, 9 A 21/03, juris, Rn. 24 f.). Die Vorschrift des § 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG eröffnet dabei indessen - wie auch § 42 Abs. 2 BImSchG - keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planungsvorhaben auslöst. Diese Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist verfassungsgemäß. Es

handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung (BVerwG vom 21.03.1996, 4 C 9/95, juris, Rn. 40 m.w.N.). Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die 16. BImSchV festgesetzt sind.

Wertminderungen, die aufgrund der Nähe zu dem Bauvorhaben befürchtet werden, sind somit im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen (vgl. BVerwG vom 28.08.2009, 9 A 22.07, juris, Rn. 7). Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall jedoch bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen.

Soweit dieser Beschluss im Einzelnen keine Erläuterungen zu Forderungen von Verfahrensbeteiligten nach Entschädigung für mittelbare Beeinträchtigungen enthält, die durch das Bauvorhaben hervorgerufen werden, weisen wir diese Forderungen folglich zurück. Die negativen Auswirkungen des Vorhabens auf seine Umgebung berücksichtigen wir im Rahmen der Abwägung. Zwar sind unseres Erachtens aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen Entlastungswirkungen für die benachbarten Siedlungsbereichen hier schon keine Immobilien - Wertverluste zu erwarten, doch selbst wenn trotzdem gewisse Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt entstehen würden, sind diese im Interesse der überwiegenden für das Bauvorhaben sprechenden Gründe hinzunehmen.

#### 2.5.1.2.6 Nachteile durch Bepflanzung

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß Art. 2 Ziff. 3 BayStrWG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in Art. 17 Abs. 4 BayStrWG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere

Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd. Nr. 54), für die es bei der vorliegenden Planung jedoch keine Anhaltspunkte gibt.

Durch die Regelung in Ziffer A.3.7.3 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Straßennebenflächenbepflanzung unter Rücksichtnahme auf die nachbarlichen Interessen herzustellen ist.

#### 2.5.1.2.7 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. 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 § 80 VwVfG 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).

#### 2.5.2 Einzelne Einwender

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in diesem Beschluss mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Der Stadt Ingolstadt, in der

der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausgelegt werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Nennung des Namens werden den Einwendungsführern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der Stadt Ingolstadt mitgeteilt. Den Einwendungsführern bzw. ihren Vertretern, denen der Planfeststellungsbeschluss schriftlich zugestellt oder auf Anforderung gemäß Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG zugesandt wird, werden die Nummern direkt mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf die bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, etwa hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Trassenauswahl, naturschutzfachlicher Fragestellungen, Ausbaustandard und befürchteter Immissionsbelastungen durch das Bauvorhaben bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen wird im Folgenden nicht mehr gesondert eingegangen. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers, durch Rücknahme oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt haben oder über die Verweisung auf die unter C.2.5.1 dieses Beschlusses enthaltenen Erläuterungen hinaus keiner gesonderten Ausführungen bedürfen. Daher werden im Folgenden nicht sämtliche Einwender und/oder Einwendungen in lückenloser Reihenfolge abgehandelt.

#### 2.5.2.1 Einwender ohne anwaltliche Vertretung

##### 2.5.2.1.1 Einwender Nr. 1001

Das Vorhaben nimmt keine Flächen dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch, die im Eigentum des Einwenders Nr. 1001 stehen oder von diesem gepachtet wären. Zudem befindet sich der Wohnsitz des Einwenders Nr. 1001 auch nicht im Wirkungsbereich des Vorhabens.

Das Einwendungsschreiben des Einwenders Nr. 1001 beinhaltet primär Kritik an der Situation im Bereich der Westlichen Ringstraße in Ingolstadt (IN 17), deren Ausbau seit vielen Jahren geplant und abgeschlossen ist. Ein Zusammenhang des dahingehenden Vorbringens des Einwenders zu dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der St 2229 im Bereich des Bahnübergangs Nürnberger Straße und Verlängerung der IN 19 (Schneller Weg) ist für uns nicht erkennbar. Das hier verfahrensgegenständliche Vorhaben Schneller Weg liegt mehrere Kilometer von der Westlichen Ringstraße entfernt und hat keinerlei Auswirkungen auf die in dem Einwendungsschreiben thematisierten Bereiche.

Was die vorliegende Planung betrifft, so führt der Einwender aus, dass er die Erklärung des Vorhabensträgers unter dem Punkt I.4.2.4 des Erläuterungsberichts



zu den Planungsvarianten 4.1 und 4.2, wonach diese infolge der massiven Eingriffe in die Nürnberger Straße und den dadurch bedingten negativen Folgen für die Anwohner nicht durchsetzbar sind, bemerkenswert finde.

Nachdem der Einwender weitere erklärende Ausführungen zu dieser Meinungsbekundung jedoch nicht getätigt hat, ist für die Planfeststellungsbehörde schon nicht ersichtlich, welche konkrete Kritik der Einwender an der genannten Aussage des Vorhabensträgers im Erläuterungsbericht vorbringen möchte. Mangels hinreichender Bestimmtheit des Vorbringens des Einwenders ist eine sachliche Auseinandersetzung damit nicht möglich. Was den Variantenvergleich betrifft, bleibt an dieser Stelle folglich nur der Hinweis auf die Ausführungen unter C.2.4.2 dieses Beschlusses.

Hinsichtlich des Vorbringens des Einwenders Nr. 1001 zum Thema Verkehrslärmschutz verweisen wir auf die Ausführungen unter C.2.4.4.2.5 dieses Beschlusses.

#### 2.5.2.1.2 Einwender Nr. 1003

Durch das Vorhaben werden folgende Flächen des Einwenders Nr. 1003 in Anspruch genommen:

→ aus dem Grundstück Flur-Nr. 3331, Gemarkung Ingolstadt, dauerhaft 1853 m<sup>2</sup> und vorübergehend 432 m<sup>2</sup>.

Der Einwender Nr. 1003 kritisiert hierzu, dass die dauerhaft für das Projekt benötigte Fläche von 1853 m<sup>2</sup> die im Zuge der vormaligen Planfeststellung zur Vollendung der Ostumgehung Etting mit Tauschvertrag vom 22.08.2002 festgelegte und vereinbarte Fläche nun um 803 m<sup>2</sup> übersteige. Über diese nunmehr benötigte Mehrfläche sei noch keine vertragliche Regelung getroffen worden. Hier solle den Belangen des Einwenders durch eine entsprechende vertragliche Anpassung Rechnung getragen werden.

Die aktuelle Erhöhung der Flächenbeanspruchung gegenüber der ehemaligen Planung resultiert vor allem aus der Verbreiterung des Schnellen Weges von damals lediglich zwei auf nunmehr vier geplante Fahrstreifen, die nach heutigen Erkenntnissen aufgrund der für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsbelastung des Schnellen Weges zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens vor Ort erforderlich sind. Auch der im Bereich des Grundstücks Flur-Nr. 3331, Gemarkung Ingolstadt geplante Geh- und Radweg ist aus Gründen der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer unabdingbar. Auf die Inanspruchnahme der überplanten Flächen kann daher auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders weder verzichtet werden, noch ist eine weitere Reduzierung der Grundinanspruchnahme an dieser Stelle möglich.

Die angesprochenen Fragen der Entschädigung, etwa in Form von Tauschland oder im Wege einer Entschädigungszahlung, können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geregelt werden. Hierzu verweisen wir auf die Ausführungen unter C.2.5.1.1 sowie unter C.2.5.1.2 dieses Beschlusses. Der Vorhabensträger hat in diesem Zusammenhang bereits erklärt, dass er sich mit den betroffenen Eigentümern zeitnah in Verbindung setzen wird, um mit diesen die gebotenen Verhandlungen zur Überlassung der erforderlichen Flächen gegen eine angemessene Entschädigung durchzuführen.

Weiterhin hat der Einwender Nr. 1003 moniert, dass die Planung für das Grundstück Flur-Nr. 3331, Gemarkung Ingolstadt, keine eigene mittige Grundstückszufahrt vorsehe, sondern lediglich eine gemeinsame Zufahrt mit dem Grundstück Flur-Nr. 3331/6, Gemarkung Ingolstadt.

Diesem Einwand hat der Vorhabensträger im Zuge der 1. Tektur vom 28.05.2014 abgeholfen und nunmehr für das Grundstück Flur-Nr. 3331 (wie auch für das Grundstück Flur-Nr. 3331/6) eine separate Zufahrt von der IN 19, Schneller Weg, geplant.

Dem weiteren Wunsch des Einwenders Nr. 1003, hierbei auch eine Ein- und Ausfahrtsberechtigung in beide Fahrtrichtungen der IN 19 vorzusehen, kann hingegen nicht nachgekommen werden, denn aufgrund der Vierstreifigkeit des Schnellen Weges und der damit verbundenen Verkehrssicherheitskriterien ist für die Grundstückszufahrt nur ein Rechtseinfahren in das Grundstück von Norden kommend und ein Rechtsausfahren aus dem Grundstück in den Schnellen Weg Richtung Süden möglich (Rechtsein-/Rechtsausfahren). Dies erachten wir für den Einwender Nr. 1003 angesichts des damit verbundenen Gewinns für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch als zumutbar.

#### 2.5.2.1.3 Einwender Nr.1004

Der Einwender Nr. 1004 ist Pächter des Grundstücks Flur-Nr. 3331, Gemarkung Ingolstadt, und hat als solcher, wie auch der Grundstückseigentümer Einwender Nr. 1003, eine weiterhin mittige Grundstückszufahrt für dieses Grundstück gefordert.

Wie soeben ausgeführt, ist der Vorhabensträger dieser Forderung durch eine entsprechende Umplanung der Zufahrtssituation für das Grundstück Flur-Nr. 3331 nachgekommen, so dass diesem Einwand umfassend abgeholfen wurde.

Darüber hinaus hat der Einwender Nr. 1004 vorgetragen, dass das Grundstück Flur - Nr. 3331 auch während der Bauzeit des Schnellen Wegs mit Lkws befahrbar bleiben müsse. Diesem Anliegen wird zum einen durch die Nebenbestimmung unter Ziffer A.3.2.3 dieses Beschlusses Rechnung getragen, zum anderen hat der

Vorhabensträger im Anhörungsverfahren ausdrücklich zugesagt, dass das betroffene Grundstück auch während der Bauzeit, wenn auch ggf. über Provisorien, für Lkws befahrbar bleiben wird.

Des Weiteren hat der Einwender Nr. 1004 gefordert, dass der Bauraum auf dem Grundstück Flur-Nr. 3331 so weit wie möglich reduziert und möglichst nicht über die bestehende Eibenhecke hinausreichen solle.

Auch hierzu ist, wie bereits oben unter C.2.5.2.1.2 dieses Beschlusses, festzuhalten, dass auf die Inanspruchnahme der überplanten Flächen aus dem Grundstück Flur-Nr. 3331, Gemarkung Ingolstadt, nicht verzichtet werden kann und eine weitere Reduzierung des Flächenbedarfs aus dem Grundstück Flur-Nr. 3331 nicht möglich ist, da die Grundinanspruchnahme in dem projektierten Umgriff für die Verwirklichung des Bauvorhabens unverzichtbar ist.

Soweit, wie durch den Einwender Nr. 1004 schließlich angesprochen, aufgrund des Straßenbauprojekts Kosten für den Umbau von Zaun und Tor auf dem Grundstück Flur-Nr. 3331 anfallen werden, hat der Vorhabensträger im Rahmen des Anhörungsverfahrens bereits erklärt, diese Kosten zu übernehmen. Im Übrigen handelt es sich dabei um eine Frage der Entschädigung, die, wie bereits ausgeführt, keinen Gegenstand der Planfeststellung bildet, sondern den Verhandlungen des Straßenbaulastträgers mit den Betroffenen bzw. dem Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren vorbehalten ist.

#### 2.5.2.1.4 Einwender Nr. 1006

Der Einwender Nr. 1006 hat sich als Vertreter der Anliegerinteressengemeinschaft Marieluise-Fleißer-Straße unter Beifügung einer Liste mit ca. 800 unterstützenden Unterschriften gegen die in der ursprünglichen Planung vorgesehene Öffnung der Marieluise-Fleißer-Straße für den Durchgangsverkehr zur Nürnberger Straße hin ausgesprochen und dafür plädiert, die Marieluise-Fleißer-Straße solle wie bisher zur Nürnberger Straße hin geschlossen bleiben.

Als Grund für dieses Anliegen führt der Einwender an, dass sich an der Marieluise-Fleißer-Straße zwei Spielplätze, ein Kindergarten und ein Naherholungsgebiet „Peter und Paul Weg, Augrabepark“ befänden und sich durch eine Öffnung der Marieluise-Fleißer-Straße dort ein erhöhtes Verkehrsaufkommen beispielsweise durch die Mehrheitlich bei der AUDI AG beschäftigten Anwohner der Brentanostraße, welche die „Abkürzung“ von der Nürnberger Straße in die Brentanostraße massiv nutzen würden, ergäbe. Zudem würde das Gefahrenpotential für die Kinder, welche auf den beiden an der Marieluise-Fleißer-Straße liegenden Spielplätzen spielten durch die Straßenöffnung zur Nürnberger Straße hin massiv erhöht. Daher würden die in der Unterschriftenliste aufgeführten Anlieger der Marieluise-Fleißer-Straße zugunsten

der Sicherheit der Kinder sowie zur Vermeidung von Durchgangsverkehr auf die mit einer Straßenöffnung verbundenen kürzeren Wege verzichten wollen.

Diesem Einwand ist der Vorhabensträger im Rahmen der 1. Tektur vom 28.05.2014 nachgekommen, indem er dort im Wege der Umplanung die ursprünglich vorgesehene Durchbindung der Marieluise-Fleißer-Straße zurückgenommen hat, so dass diese Straße wie auch heute zur Nürnberger Straße hin geschlossen bleiben wird. Die hierfür ebenfalls in den Blick genommenen verkehrlichen Auswirkungen einer Abhängung der Marieluise-Fleißer-Straße auf das benachbarte Straßennetz haben ergeben, dass diese im Rahmen der Prognosegenauigkeit allenfalls äußerst gering ausfallen und die bis dahin angenommenen Prognosewerte für den durch das Vorhaben beeinflussten Straßenumgriff unverändert beibehalten werden können (vgl. Planunterlage 15.1T, Seite 18).

#### 2.5.2.1.5 Einwender Nr. 1007

Vorliegend wurde der Einwender Nr. 1007 zunächst durch die Kanzlei Habicher & Kollegen vertreten. Im März 2015 teilte die Kanzlei der Regierung von Oberbayern mit, dass sie den Einwender nicht mehr anwaltlich vertritt. Eine neue Vertretungsanzeige von dritter Seite ist uns gegenüber nicht erfolgt.

Durch das Vorhaben werden folgende Flächen des Einwenders Nr. 1007 in Anspruch genommen:

→ aus dem Grundstück Flur-Nr. 3331/6, Gemarkung Ingolstadt dauerhaft 537 m<sup>2</sup> und vorübergehend 311 m<sup>2</sup>

Der Einwender Nr. 1007 hat sich gegen die Planung insoweit ausgesprochen, als diese zunächst für das genannte Grundstück des Einwenders sowie für das benachbarte Grundstück Flur-Nr. 3331, Gemarkung Ingolstadt eine gemeinsame Zufahrt im Bereich der gemeinsamen Grundstücksgrenze vorgesehen hat.

Weiterhin kritisiert der Einwender Nr. 1007, dass die geplante Grundstückszufahrt auch nur eine Breite von 3,00 m aufweise, was an dieser Stelle im 90 Grad Winkel viel zu eng für die vom Einwender eingesetzten landwirtschaftlichen Zugmaschinen und Anhänger, Geräte usw. sei. Es müsse daher für das Grundstück Flur-Nr. 3331/6 eine mindestens 5,00 m breite separate Zufahrt geschaffen werden.

Diesem Einwand hat der Vorhabensträger im Zuge der 1. Tektur vom 28.05.2014 dahingehend abgeholfen, als nunmehr für das Grundstück Flur-Nr. 3331/6 (wie auch für das Grundstück Flur-Nr. 3331) eine separate Zufahrt von der IN 19 Schneller Weg geplant ist. Allerdings ist aufgrund der Vierstreifigkeit des Schnellen Weges und der damit verbundenen Verkehrssicherheitskriterien für die Grundstückszufahrt (wie auch für diejenige für das Grundstück Flur-Nr. 3331) nur ein Rechtseinfahren in das

Grundstück von Norden kommend und ein Rechtsausfahren aus dem Grundstück in den Schnellen Weg Richtung Süden möglich (Rechtsein-/Rechtsausfahren). Dies erachten wir angesichts des damit verbundenen Gewinns für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als für den Einwender Nr. 1007 zumutbar.

Was die Breite der Zufahrt zum Grundstück Flur-Nr. 3331/6 betrifft, so hat der Vorhabensträger im Rahmen der 1. Tektur vom 28.05.2014 die Zufahrtsbreite als solche zwar beibehalten, jedoch die Einmündungsradien gegenüber der bisherigen Planung so weit vergrößert, dass die Zufahrt für die vom Einwender Nr. 1007 genannten Fahrzeuge nunmehr ausreichend bemessen ist.

Schließlich hat der Einwender Nr. 1007 um eine Mitteilung gebeten, auf welche Art und Weise der geplante dauerhafte Grundstücksverlust und die vorübergehende Flächeninanspruchnahme ausgeglichen bzw. die auf den beanspruchten Flächen vorhandene Bäume und Sträucher abgelöst werden sollen.

Dies ist indessen nicht Aufgabe eines Planfeststellungsverfahrens, sondern als entschädigungsrechtliche Fragestellungen im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat zu klären, bzw. Regelungsgegenstand des Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahrens.

#### 2.5.2.2 Einwender mit anwaltlicher Vertretung

##### 2.5.2.2.1 Mandant von Herrn RA Dr. Kaltenegger - Einwender Nr. 4001

Herr RA Dr. Kaltenegger vertritt in diesem Verfahren den Einwender Nr. 4001.

Durch das Vorhaben werden folgende Flächen des Einwenders Nr. 4001 in Anspruch genommen:

→ aus dem Grundstück Flur-Nr. 3450/2, Gemarkung Ingolstadt, dauerhaft 338 m<sup>2</sup> und vorübergehend 22 m<sup>2</sup>.

Hierbei handelt es sich um Flächen der Haustädter Allee an der Beilngrieser Straße. Diese werden für den im Zuge des neuen Knotenpunkts Schneller Weg/Roderstraße/Beilngrieser Straße nach Norden zu verschiebenden Anschlussbereich der Beilngrieser Straße und die beiden diese begleitenden Geh- und Radwege benötigt.

Der Einwender Nr. 4001 rügte im Hinblick auf seine Grundbetroffenheit insbesondere, dass die Allee durch die jetzige Planung auf breiter Front durchschnitten werde. Mit dieser Grundinanspruchnahme sei er nicht einverstanden. Selbst wenn - wie nicht - für das vorliegende Projekt eine fachplanerische Planrechtfertigung gerade noch vertretbar wäre, sei eine Enteignung für das Projekt nach Recht und Gesetz nicht möglich. Voraussetzung dafür wären nämlich

überwiegende Gründe des Allgemeinwohls, die eine Enteignung erforderlich machen. Von letzterem könne im vorliegenden Fall jedoch keine Rede sein.

Diese Bewertung teilen wir nicht. Wie bereits eingehend dargelegt, ist die Verlegung der St 2229 im Bereich des Bahnübergangs Nürnberger Straße und die Verlängerung der IN 19 (Schneller Weg) vernünftiger Weise geboten, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr vor Ort sicher, störungsfrei und möglichst belastungsarm bewältigen zu können. Hierzu verweisen wir auf die Ausführungen unter C.2.3 dieses Beschlusses. Das Projekt besitzt danach die erforderliche planerische Rechtfertigung. Die Belange, die sich danach für das Bauvorhaben anführen lassen, wiegen so schwer, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfüllen.

Was konkret die dafür erforderliche Grundinanspruchnahme aus der Flur-Nr. 3450/2 der Gemarkung Ingolstadt betrifft, so belegen insbesondere die Ausführungen unter C.2.4.5.3.2 unserer Entscheidung, dass die Grundinanspruchnahme zur Verwirklichung des Vorhabens notwendig ist und dass diese Betroffenheit der Haunstädter Allee im Zuge der Planung dabei soweit wie möglich minimiert wurde. So wurde etwa die Querungsstelle soweit wie möglich nach Süden gelegt, um eine möglichst geringe Inanspruchnahme der Flur-Nr. 3450 zu erreichen und die Allee nach Norden hin in einem möglichst großen Zusammenhang zu erhalten. Insgesamt müssen zwar ca. sieben Alleebäume gefällt werden und für die Anbindung der Beilngrieser Straße entsteht eine ca. 20 m breite Lücke in der Allee bzw. für die beidseits begleitenden Geh- und Radwege eine Lücke von jeweils ca. 5 m. Doch ist die Trassenführung der beiden Wege so optimiert worden, dass zwischen der Fahrbahn und den abgerückten Geh- und Radwegen jeweils zwei Alleebäume erhalten werden können und folglich keine durchgängige Lücke für das Bauvorhaben entsteht.

Eine gegenüber der gewählten Planlösung denkbare Verschiebung des Straßenverlaufs zur Vermeidung des Eingriffs in die Haunstädter Allee ist, wie auch der unter C.2.4.2 dieses Beschlusses durchgeführte Variantenvergleich gezeigt hat, bei Abwägung aller damit verbundenen Vor- und Nachteile auch unter sachgerechter Einstellung des Eigentumsrechts des Einwenders Nr. 4001 nicht als vorzugswürdig anzusehen. So würden beispielsweise Alternativtrassen mit einer nordwestlicheren Lage der Kreuzung Schneller Weg/Beilngrieser Straße/Roderstraße zu einer massiveren Durchschneidung z. B. der Flur-Nr. 3450, Gemarkung Ingolstadt führen, was den zu beachtenden agrarstrukturellen bzw. landwirtschaftlichen Belangen und dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden widerspräche und darüber hinaus nach Süden hin ein längeres Stück der Allee abtrennen würde. Auch

die vormals im Jahr 2000 konzipierte Unterführungslösung müsste heute aufgrund geänderter Trassierungsvorschriften, straßen- sowie bauwerkstechnischer Vorschriften, neuer geologischer Erkenntnisse sowie der aktualisierten Verkehrszahlen überarbeitet und angepasst werden, woraus sich speziell für das Areal der Haunstädter Allee - durch eine nach heutigen Erkenntnissen im Bereich der Geh- und Radwegunterführung notwendige Grundwasserwanne und eine Verbreiterung des Fuß- und Radweges im Bereich der Geh- und Radwegunterführung sowie im Bereich der Rampen - eine größere Grundinanspruchnahme als damals konstatiert ergeben würde. Eine gänzliche Verschonung der Allee wäre somit selbst bei Umsetzung der damaligen Straßenplanung nach heutigen Richtlinien und Vorgaben, aktuellen geologischen Erkenntnissen und aufgrund der gestiegenen Verkehrszahlen nicht möglich.

Wir verkennen nicht, dass das Vorhaben erheblich in die Eigentumsflächen des Einwenders eingreift. Allerdings kann auf die Inanspruchnahme der hier planfestgestellten Flächen aus dem Grundstück Flur-Nr. 3450/2 auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können.

Folglich ist auch dem Einwand, vorliegend sei eine Enteignung in Ermangelung überwiegende Gründe des Allgemeinwohls nicht möglich, entgegenzutreten. Gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG ist eine Enteignung nur zum Wohl der Allgemeinheit zulässig und gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 2 GG darf eine Enteignung dabei nur durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes erfolgen, das Art und Ausmaß der Entschädigung regelt. Diese verfassungsrechtlichen Anforderungen sind vorliegend erfüllt. Durch die in sachgerechter Abwägung aller durch das Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange getroffene Planfeststellungsentscheidung steht fest, dass das gegenständliche Projekt in der konzipierten Form zum Wohl der Allgemeinheit im Sinne des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erforderlich ist. Dabei zählt das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende planungsbetroffene Grundeigentum Dritter in hervorgehobener Weise zu den abwägungsrelevanten Belangen. Dies haben wir auch im Hinblick auf die Grundbetroffenheit des Einwenders Nr. 4001 sachgerecht berücksichtigt. Die Prüfung der Planrechtfertigung sowie die durchgeführte umfassende Abwägung haben gezeigt, dass die zur Planfeststellung beantragte Straßenbaumaßnahme Schneller Weg zur Erfüllung der Aufgabe des Vorhabensträgers, Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen (siehe Art. 9 Abs. 1 BayStrWG), notwendig, geeignet und angemessen ist. Der Bau des Schnellen Weges dient der dem Gemeinwohl dienenden Schaffung einer verkehrsgerechten, leistungsfähigen Infrastruktur und ist hierfür erforderlich.

Der zur Umsetzung der Maßnahme unumgängliche Eigentumsentzug aus dem Grundstück Flur-Nr. 3450/2 der Gemarkung Ingolstadt und die sonstigen mit der Inanspruchnahme verbundenen Nachteile sind dabei im Interesse der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange durch den Einwender Nr. 4001 in Kauf zu nehmen, weil das planerische Ziel nicht auf zumutbare andere Weise auch ohne die Inanspruchnahme dieses Eigentums oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar ist. Entgegen der Auffassung des Einwenders Nr. 4001 ist die Inanspruchnahme der Hausstädter Allee in dem hier festgestellten Umfang damit zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich.

In Konsequenz hierzu sieht Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 BayEG i.V.m. Art. 40 Abs. 1 BayStrWG vor, dass zur Erfüllung der Aufgaben aus der Straßenbaulast nach den Vorschriften des BayEG enteignet werden kann, eben weil es sich bei diesen Aufgaben um solche handelt, die dem Wohl der Allgemeinheit dienen und die damit einen zulässigen Enteignungszweck darstellen. Und weil hierüber im Rahmen der umfassenden Abwägungsentscheidung bei Feststellung des Plans nach Art. 38 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG positiv befunden wird, statuieren Art. 40 Abs. 2 BayStrWG und Art. 28 Satz 1 BayEG hierfür auch eine sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung des unanfechtbaren oder für sofort vollziehbar erklärten Planfeststellungsbeschlusses. Dies bedeutet, dass weil bereits im Planfeststellungsverfahren erschöpfend beurteilt wird, ob eine Enteignung gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen zulässig ist, diese Fragen in einem nachfolgenden Enteignungsverfahren nicht nochmals zu prüfen sind (vgl. hierzu insgesamt BVerfG, Urteil vom 10.03.1981, Az. 1 BvR 92/71, 1 BvR 96/71; BVerfG, Beschluss vom 09.06.1987, Az. 1 BvR 418/87; BVerwG, Urteil vom 11.04.2002, Az. 4 A 22/01; VG Augsburg, Urteil vom 06.05.2009, Az. Au 6 K 07.1716; Numberger in Zeitler, BayStrWG, Kommentar, Art. 40 Rn. 1ff.; Edhofer/Willmitzer, BayStrWG, Kommentar, Art. 40 Ziff. 1f.; Molodovsky/Bernstorff, Enteignungsrecht in Bayern, Kommentar, Art. 3 Ziff. 2.4 und Art. 28 Ziff. 4).

Zu den weiteren Kritikpunkten des Einwenders Nr. 4001 an der Planung verweisen wir auf die an verschiedenen Stellen dieses Beschlusses behandelten Einwände des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) als anerkannte Naturschutzvereinigung.

#### 2.5.2.2.2 Mandant der Kanzlei Kremer, Höck & Kollegen – Einwender Nr. 2001

Die Kanzlei Kremer, Höck & Kollegen vertritt vorliegend den Einwender Nr. 2001.

Durch das Vorhaben werden folgende Flächen des Einwenders Nr. 2001 in Anspruch genommen:

→aus dem Grundstück Flur-Nr. 2661, Gemarkung Etting: dauerhaft 173 m<sup>2</sup> und vorübergehend 711 m<sup>2</sup>



→aus dem Grundstück Flur-Nr. 2812, Gemarkung Etting: dauerhaft 140 m<sup>2</sup> und vorübergehend 266 m<sup>2</sup>

→aus dem Grundstück Flur-Nr. 3450, Gemarkung Ingolstadt: dauerhaft 4.991 m<sup>2</sup> und vorübergehend 1.109 m<sup>2</sup>

→aus dem Grundstück Flur-Nr. 3673, Gemarkung Ingolstadt: dauerhaft 790 m<sup>2</sup>

→aus dem Grundstück Flur-Nr. 255, Gemarkung Oberhaunstadt: dauerhaft 519 m<sup>2</sup> und vorübergehend 1.627 m<sup>2</sup>

Der Einwender Nr. 2001 wendete sich gegen diese Eingriffe in sein Grundeigentum und führte aus, nicht dazu bereit zu sein, für diese Baumaßnahme Grundstücke bereitzustellen oder zu verkaufen. Zur Begründung machte er geltend, dass durch das Vorhaben ackerbaulich hochwertiger Böden, die für seinen landwirtschaftlichen Betrieb unbedingt erforderlich seien, der Nutzung entzogen würden. Zudem könne das verbleibende Restgrundstück der Flur-Nr. 3450 der Gemarkung Ingolstadt durch den Flächenverlust und die Erschwerung der Anfahrt nur mit wesentlich höherem Aufwand weiter bewirtschaftet werden.

Zur Ermittlung der damit aufgeworfenen abwägungserheblichen Frage, ob die durch das Vorhaben bedingten Eingriffe in das Grundeigentum des Einwenders Nr. 2001 zu einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders führen würden, haben wir den Einwender im Rahmen des Anhörungsverfahrens um entsprechende Auskünfte binnen angemessener Frist ersucht. Eine (schriftliche) Rückmeldung hierauf erfolgte jedoch nicht. Auf unsere diesbezügliche Nachfrage im Erörterungstermin hin erklärte der Einwender Nr. 2001, eine Gefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebes sei mit dem Vorhaben Schneller Weg mit Sicherheit nicht verbunden, weshalb er auch keinerlei Veranlassung gesehen habe, auf unsere schriftliche Anfrage dazu zu reagieren.

Dem entsprechend gehen wir davon aus, dass die vorliegend geplante Flächeninanspruchnahme keine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders zur Folge haben wird.

Dennoch verkennen wir nicht, dass das Vorhaben Schneller Weg erheblich in die Eigentumsflächen des Einwenders eingreift. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann aber auch unter Würdigung der Belange des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Die genannten Flächen werden für unverzichtbare Arbeits- und Baustelleneinrichtungsflächen vorübergehend sowie für die Trasse des Schneller Weg, für die Anpassung zweier Wirtschaftswege (BWVZ-Nr. 18, vgl. Planunterlagen 7.1T und 7.2T) sowie für die Ausbildung des neuen Knotenpunktes Schneller

Weg/Roderstraße/Beilngrieser Straße (BWVZ-Nr. 38T, Planunterlagen 7.1T und 7.2T) mit dem neuen Anschluss der Beilngrieser Straße und für die diese westlich und östlich begleitenden Geh- und Radwege (BWVZ-Nrn. 47 und 48, Planunterlagen 7.1T und 7.2T) dauerhaft benötigt.

Wie die Ausführungen insbesondere unter C.2.3, C.2.4.2 und C.2.4.3 dieses Beschlusses zur Planrechtfertigung, zum Variantenvergleich und zum gewählten Ausbaustandard zeigen, besteht bei Abwägung aller relevanten Belange keine vernünftige Möglichkeit einer anderen oder flächensparenderen Trassierung, durch die ein Verzicht auf diese Grundinanspruchnahmen oder einer weiteren Minimierung der Eingriffe in das Eigentum des Einwenders erreicht werden könnte.

Was die mit der Grundinanspruchnahme verbundenen Bewirtschaftungserschwernisse bzw. die Unwirtschaftlichkeit einer Bewirtschaftung von Restflächen betrifft, so haben wir diese Umstände in unserer Abwägungsentscheidung berücksichtigt. Aufgrund der für das Projekt sprechenden Belange halten wir die damit für den Einwender Nr. 2001 verbundenen Nachteile jedoch für hinnehmbar. Diese sind im Rahmen der Entschädigungsermittlung in dem dafür vorgesehenen Verfahren bzw. in den zu führenden Grunderwerbsverhandlungen mit auszugleichen. Gleiches gilt hinsichtlich der Qualität der beanspruchten landwirtschaftlichen Nutzflächen; auch diese Frage der Bodenwertermittlung ist Teil der Enteignungsentschädigung (vgl. dazu auch oben unter C.2.5.1 dieses Beschlusses).

Soweit sich der Einwender im Übrigen hinsichtlich der landschaftspflegerischen Beurteilung des Projekts in vollem Umfang der Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V. anschließt, verweisen wir auf die hierzu unter C.2 dieses Beschlusses an verschiedenen Stellen dargelegten Gründe unserer Entscheidung.

#### 2.5.2.2.3 Mandanten von Herr RA Dr. Bösmeier

##### 2.5.2.2.3.1 Einwender Nr. 1002

Herr RA Dr. Bösmeier vertritt vorliegend den Einwender Nr. 1002

Durch das Vorhaben werden folgende Flächen des Einwenders Nr. 1002 in Anspruch genommen:

→ aus dem Grundstück Flur-Nr.3448, Gemarkung Ingolstadt: dauerhaft 1290 m<sup>2</sup> und vorübergehend 539 m<sup>2</sup>

Der Einwender Nr. 1002 beanstandete, dass die Entwicklung des Grundstücks Flur-Nr. 3448 der Gemarkung Ingolstadt zum Bauland/Mischgebiet durch den Straßenbau stark beeinträchtigt werde. Der geplante Lärmschutz sei nur für die bereits vorhandene Bebauung ausgelegt und nicht ausreichend für eine spätere

Bebauung des Grundstücks Flur-Nr. 3448 der Gemarkung Ingolstadt, weder für eine Wohnbebauung noch für ein Mischgebiet. Zudem ergäbe sich durch die Baumaßnahme für das Restgrundstück ein ungünstiger Zuschnitt. Das Grundstück erfahre durch das Vorhaben eine deutliche Wertminderung, die durch die nun konzipierte Brückenlösung wesentlich höher anzusetzen sei als bei der ursprünglich geplanten Tunnellösung.

Im Erörterungstermin am 10.12.2013 beantragte Herr RA Dr. Bösmeier für den Einwender Nr. 1002 eine Erhöhung der geplanten Lärmschutzwand von 2 m auf 3 m, um die Entwicklungschancen des Grundstücks, die immer schon gegeben gewesen seien, zu erhalten. Es dürfe nicht aufgrund einer jetzt juristisch festgeschriebenen Höhe der Lärmschutzwand von 2 m eine Ausweisung des Grundstücks als Wohngebiet eventuell unmöglich gemacht werden, nur weil hierfür dann die Immissionsgrenzwerte nicht mehr eingehalten seien.

Diese Einwendungen bzw. Forderungen weisen wir zurück. Dabei ist uns durchaus bewusst, dass das vorliegende Straßenbauprojekt erheblich in die Eigentumsflächen des Einwenders Nr. 1002 eingreift und das Restgrundstück in einem ungünstigen Zuschnitt verbleibt. Allerdings kann auf die Inanspruchnahme der genannten Flächen aus dem Grundstück Flur-Nr. 3448, Gemarkung Ingolstadt auch unter Würdigung der Belange des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Die genannten Flächen werden für einen notwendigen Arbeitsstreifen zur Errichtung der Straße vorübergehend sowie für die Trasse des Schneller Weg selbst dauerhaft benötigt. Wie die Ausführungen insbesondere unter C.2.3, C.2.4.2 und C.2.4.3 dieses Beschlusses zur Planrechtfertigung, zum Variantenvergleich und zum gewählten Ausbaustandard zeigen, besteht bei Abwägung aller relevanten Belange keine vernünftige Möglichkeit einer anderen oder flächensparenderen Trassierung, durch die ein Verzicht auf diese Grundinanspruchnahmen oder einer weiteren Minimierung der Eingriffe in das Grundstück Flur-Nr. 3448 der Gemarkung Ingolstadt erreicht werden könnte.

Fragen der Entschädigung für diese Grundinanspruchnahme selbst sowie auch für eine etwaige Wertminderung des nichtbeanspruchten Restgrundstücks durch dessen verbleibenden ungünstigen Zuschnitt sind als entschädigungsrechtliche Fragestellungen im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat zu klären, bzw. Regelungsgegenstand des Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahrens.

Dass das vorliegend geplante Lärmschutzkonzept eine spätere bauliche Entwicklung des Grundstücks Flur-Nr. 3448 der Gemarkung Ingolstadt nicht mit berücksichtigt und für dieses Grundstück keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen hat mit der Folge, dass der durch den Vorhabensträger hier vorgesehene Lärmschutz ggf. nicht ausreichend für eine spätere Bebauung des Grundstücks Flur-Nr. 3448 der Gemarkung Ingolstadt ist, weder für eine Wohn- noch für eine Mischgebietsbebauung, ist entgegen der Kritik des Einwenders Nr. 1002 aus folgenden Erwägungen nicht zu beanstanden:

Wie bereits unter C.2.4.4.2.2 dieses Beschlusses ausgeführt, ist gem. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

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

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

Daraus folgt für Flächen im bauplanungsrechtlichen Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB, dass dort nur für genehmigte oder zulässig vorhandene bauliche Anlagen die Immissionsgrenzwerte nach den oben genannten Buchstaben a), c) oder d) entsprechend der konkreten Schutzbedürftigkeit, welche nach der tatsächlichen Nutzung zu beurteilen ist, einzuhalten sind (vgl. auch C.VI.Nr. 10.2 Absatz 4 der VLärmSchR 97). Für unbebaute Außenbereichsflächen, für die keine Genehmigung zur Errichtung baulicher Anlagen besteht, gibt es folglich keine einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte und damit auch keinen Anspruch auf Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre.

Dabei bestimmt sich das Schutzniveau, das der Vorhabensträger zu gewährleisten hat, grundsätzlich nach der baulichen Qualität, die dem betroffenen Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung zukommt. Bauliche Verhältnisse, die sich erst in Entwicklung befinden, muss der Vorhabensträger nur dann berücksichtigen, wenn sie zu diesem Zeitpunkt bereits einen Grad an Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt. Dies kann der Fall sein, wenn ein Bebauungsplan zwar noch nicht als Satzung beschlossen worden ist, aber bereits ein Anhörungsverfahren dazu stattgefunden hat, oder wenn für Bauvorhaben schon Baugenehmigungen vorliegen (vgl. BVerwG Urteil v. 21.03.1996, Az. 4 A 11/95, juris Rn. 17)

Danach bestehen für das in Rede stehende Grundstück keine Lärmvorsorgegrenzwerte, welche aktuell durch das gegenständliche Straßenbauprojekt einzuhalten wären. Denn das unbebaute, landwirtschaftlich genutzte Grundstück Flur-Nr. 3448 der Gemarkung Ingolstadt liegt weder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans (im einschlägigen Flächennutzungsplan der Stadt Ingolstadt ist das Grundstück als Grünfläche ausgewiesen), noch innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils nach § 34 BauGB, sondern ist bauplanungsrechtlich vielmehr dem Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB zuzuordnen, ohne dass hierfür derzeit eine Baugenehmigung vorläge.

Folglich besteht hier für den Straßenbaulastträger keine Pflicht, mit Blick auf eine eventuell denkbare künftige Nutzung des Grundstücks für eine Wohn- oder Mischgebietsbebauung Lärmschutzvorkehrungen zu treffen.

#### 2.5.2.2.3.2 Einwender Nr. 3001

Herr RA Dr. Bösmeier vertritt vorliegend den Einwender Nr. 3001.

Durch das Vorhaben werden folgende Flächen des Einwenders Nr. 3001 in Anspruch genommen:

→ aus dem Grundstück Flur-Nr. 3335, Gemarkung Ingolstadt: dauerhaft 160 m<sup>2</sup> und vorübergehend 254 m<sup>2</sup>

→ aus dem Grundstück Flur-Nr. 3335/3, Gemarkung Ingolstadt: dauerhaft 1.544 m<sup>2</sup> und vorübergehend 287 m<sup>2</sup>. Darüber hinaus soll das Grundstück Flur-Nr. 3335/3 in einem Umfang von 86 m<sup>2</sup> mit einem Geh- und Fahrrecht in Form einer Grunddienstbarkeit für eine Zufahrt zu dem Wartungsweg parallel zur Bahnlinie (BWVZ-Nr. 61, Planunterlagen 7.1T und 7.2T) belastet werden.

Der Einwender Nr. 3001 erhob ausdrücklich keine Einwände gegen die hier projektierte Trassenführung des Schneller Weg.

Was das Grundstück Flur-Nr. 3335/3 der Gemarkung Ingolstadt betrifft, so forderte er jedoch aufgrund der erheblichen Durchschneidung des Grundstücks durch die Straßenbaumaßnahme, dass der Vorhabensträger dieses insgesamt erwerben möge, mithin also nicht lediglich die unmittelbar beanspruchten Teilflächen, sondern die gesamte Fläche des Grundstücks (2.210 m<sup>2</sup>). In diesem Zusammenhang beantragte der Einwender Nr. 3001 des Weiteren, dass für die Bewertung des Grundstücks ein Gutachten eines qualifizierten, öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen einzuholen sei.

Diese Fragen sind indessen nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens, sondern als Fragen der Enteignung und Entschädigung im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat zu klären, oder Teil des Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahrens. Alleine dort ist über einen Anspruch des Einwenders auf vollständige Übernahme des Grundstücks durch den Vorhabensträger (vgl. Art. 6 Abs. 3 BayEG) bzw. über die Begutachtungsmodalitäten zur Entschädigungsermittlung zu befinden. Allerdings hat der Vorhabensträger hierzu in seiner Stellungnahme zum Schreiben von Herrn RA Dr. Bösmeier für den Einwender Nr. 3001 bereits erklärt, das Grundstück Flur-Nr. 3335/3 insgesamt erwerben zu wollen, hierfür bereits ein unabhängiges Sachverständigengutachten in Auftrag gegeben zu haben und sich für die Grunderwerbsverhandlungen zu gegebener Zeit mit dem Einwender in Verbindung zu setzen.

Hinsichtlich des Grundstücks Flur-Nr. 3335 der Gemarkung Ingolstadt äußerte der Einwender Nr. 3001 seine Bereitschaft, dem Vorhabensträger die für das Vorhaben dauerhaft benötigten 160 m<sup>2</sup> zu veräußern, beantragte aber auch hierfür die Wertermittlung durch einen qualifizierten, öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen. Insoweit verweisen wir auf die obigen Ausführungen.

Weiterhin forderte der Einwender Nr. 3001 für das Grundstück Flur-Nr. 3335, dass aufgrund der Dammlage des Schnellen Weges zur Überführung über die Bahnlinie darauf zu achten sei, dass das anfallende Oberflächenwasser beim Restgrundstück der Flur-Nr. 3335 ordnungsgemäß abgeleitet werde. Er beantragte daher, das Oberflächenwasser der neu geplanten Straße über die Dammböschung in die am Dammfuß situierte Versickerungsmulde bzw. in das entsprechend angelegte Oberflächenwasserentwässerungssystem einzuleiten. Etwaige künftige Schäden aus nicht ordnungsgemäß abgeleitetem Oberflächenwasser müssten zu Lasten des Vorhabensträgers gehen.

Die geplante Entwässerungssituation stellt sich im Bereich des Grundstücks Flur-Nr. 3335 der Gemarkung Ingolstadt so dar, dass das aus der Straße anfallende

Niederschlagswasser über die Straßendammböschung abgeleitet und Versickerungsflächen neben dem Dammfuß zugeführt werden soll, von wo aus das Wasser über Sickermulden in die belebte Bodenzone versickern kann.

Der Vorhabensträger hat zum Nachweis einer ordnungsgemäßen Entwässerung des Schneller Weg in einer wassertechnischen Berechnung die erforderliche Bemessung und Ausstattung der Sicherflächen ermittelt und diese entsprechend geplant (vgl. Planunterlage 13.1 nebst der im Mai 2016 nachgereichten ergänzenden Unterlagen u.a. zur qualitativen Gewässerbelastung gem. DWA-M 153).

Eine ordnungsgemäße Behandlung des im Bereich des Grundstücks Flur-Nr. 3335 anfallenden Straßenoberflächenwassers ist daher durch die Planung gewährleistet.

Dies wurde auch von fachlicher Seite bestätigt. Die Untere Wasserrechtsbehörde der Stadt Ingolstadt hat das für die Einleitung des Straßenwassers in das Grundwasser notwendige Einvernehmen erteilt (§ 19 Abs. 3 WHG). Das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt hat die vorgesehene Entwässerung geprüft und ihr bei Beachtung verschiedener, in diesem Beschluss festgesetzten Auflagen zugestimmt. Die verbindlichen Nebenbestimmungen unter A.4.3.12 und A.4.3.13 dieses Beschlusses stellen zudem sicher, dass etwaige Schäden durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage an benachbarten Grundstücken unterbleiben bzw. im Schadenfall unverzüglich durch den Vorhabensträger zu beseitigen sind. Den Anliegen des Einwenders Nr. 3001 zur Oberflächenentwässerung wird damit durch diesen Beschluss umfassend Rechnung getragen.

Schließlich forderte der Einwender Nr. 3001 für das Grundstück Flur-Nr. 3335 eine Überprüfung der Lärmvorsorgeplanung dahingehend, ob nicht zusätzlich auch im Bereich dieses Grundstücks, also auf der Westseite des Schnellen Weges, eine Lärmschutzwand konzipiert werden sollte. In jedem Fall beantragte der Einwender Nr. 3001 insoweit, dass die in § 2 der 16. BImSchV festgesetzten Lärmwerte hier sowohl bei Tag als auch bei Nacht nicht überschritten werden dürften. Es müsse sichergestellt sein, dass durch die Verkehrsräusche aufgrund der Baumaßnahme keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Grundsätzlich könne aktiver Lärmschutz nur dann unterbleiben, wenn die Kosten der Lärmschutzmaßnahme an der Straße außer Verhältnis zu dem angestrebten Zweck stünden. Diesbezüglich sei für das Grundstück Flur-Nr. 3335 der Gemarkung Ingolstadt eine exaktere Begründung durch den Vorhabensträger vorzulegen.

Was die lärmschutzrechtliche Beurteilung des Grundstücks Flur-Nr. 3335 der Gemarkung Ingolstadt anlangt, stellt sich diese für uns folgendermaßen dar:

Für das Grundstück, auf dem sich heute ein gewerblich genutzter Parkplatz befindet und das im einschlägigen Flächennutzungsplan der Stadt Ingolstadt als Fläche für großflächigen Einzelhandel ausgewiesen ist, besteht kein Bebauungsplan. Aufgrund der vorhandenen, prägenden Umgebungsbebauung ist das Grundstück bauplanungsrechtlich dem Innenbereich im Sinne von § 34 BauGB zuzuordnen und unter diesen Vorgaben bebaubar. Entsprechend der Schutzwürdigkeit des Grundstücks sind für dieses gem. § 2 der 16. BImSchV aufgrund der vor Ort vorhandenen Nutzung die für Gewerbegebiete maßgeblichen Lärmvorsorgegrenzwerte von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts durch den dazu benachbarten Neubau des Schnellen Wegs einzuhalten (vgl. dazu auch oben unter C.2.4.4.2 sowie unter C.2.5.2.2.3.1 dieses Beschlusses).

Zunächst hatte der Vorhabensträger das Grundstück Flur-Nr. 3335, Gemarkung Ingolstadt nicht in seine immissionsschutztechnische bzw. -rechtliche Beurteilung des Straßenbauvorhabens einbezogen.

Zwischenzeitlich hat der Vorhabensträger dazu jedoch weitere schalltechnische Isophonenberechnungen für die einschlägigen Grenzwerte von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts vorgenommen, die in den Lageplan Schall, Planunterlage 11.3, mit aufgenommen wurden. Daraus ergibt sich, dass im Prognose-Planfall die für Gewerbegebiete maßgeblichen Lärmvorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV tags und nachts bereits am Fußpunkt des Straßendamms auf dem Grundstück Flur-Nr. 3334 der Gemarkung Ingolstadt eingehalten werden. Für den nach der Umsetzung des Vorhabens verbleibenden bebaubaren Teil des Grundstücks Flur-Nr. 3335 der Gemarkung Ingolstadt steht damit sicher fest, dass es dort auch ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen zu keinen Überschreitungen der maßgeblichen Lärmvorsorgegrenzwerte für Gewerbegebiete kommen wird.

#### 2.5.2.2.4 Mandant der Kanzlei Sauter & Wurm Rechtsanwälte – Einwender Nr. 5001

Die Kanzlei RAe Sauter & Wurm vertritt vorliegend den Einwender Nr. 5001.

Durch das Vorhaben werden folgende Flächen des Einwenders Nr. 5001 in Anspruch genommen:

→ aus dem Grundstück Flur-Nr. 3443, Gemarkung Ingolstadt: dauerhaft 102 m<sup>2</sup> und vorübergehend 629 m<sup>2</sup>

Auf dem Grundstück Flur-Nr. 3443 befindet sich das sog. Marktkaufgebäude.

Der Einwender Nr. 5001 hat im Rahmen des ursprünglichen Anhörungsverfahrens mit Schreiben vom 21.05.2013 insbesondere vorgetragen, er befürchte, dass bei Umsetzung des Projektes eine funktionierende Anlieferung auf dem Grundstück



sowie die Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten für Kunden in starkem Umfang behindert würden.

Zur näheren Erläuterung führte der Einwender Nr. 5001 aus, dass die Kunden des Marktkaufs bislang überwiegend die an der Ostseite des Gebäudes befindlichen, angemieteten Stellplätze nutzen würden. Diese würden im Zuge der Planung entfallen, da auf dieser Fläche ein Abschnitt des Schnellen Weges zwischen Siemensstraße und Theodor-Heuss-Straße erstellt werden soll. Bei Entfall dieser Stellplätze hätten alle Kunden künftig das mehrstöckige Parkhaus mit über 300 Stellplätzen zu nutzen. Eine Verkehrszählung, die am Donnerstag, den 25.10.2012 durchgeführt worden sei, hätte ein Verkehrsaufkommen am Marktkauf von 3.800 Kfz-Fahrten/Tag (Summe zu- und wegfahrend) ergeben, davon seien 3.000 Fahrten am Parkplatz und 800 am Parkdeck erfolgt. Nach Umsetzung des Schnellen Weges würden diese 3.800 Kfz-Fahrten über das Parkhaus abzuwickeln sein. Zudem seien Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Einzelhandelsimmobilie vom Eigentümer vorgesehen, was eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens um über 50 % zur Folge haben werde.

Die Zu- und Ausfahrt aus dem Parkhaus befinde sich in der Siemensstraße. Diese Grundstückszu- und -ausfahrt werde zugleich für die Anlieferung genutzt. Der Abstand zwischen dem Haltestreifen der vorgesehenen Lichtsignalanlage und der östlichen Kante der bestehenden Parkhaus-Zufahrt betrage nur ca. 15 m. Dies bedeute, dass bereits drei vor dem Rotsignal wartende Pkw bzw. ein Lastzug die Zu- und Ausfahrt der Pkws in bzw. aus dem Parkhaus und zur Anlieferung behindern würden. Die heutige Situation zeige, dass regelmäßig deutlich mehr als drei Pkw vor der bestehenden Ampelanlage Siemensstraße/Nürnberger Straße warten würden. Daher werde die Planung einen Rückstau ins Parkhaus erzeugen, da die Pkws aus dem Parkhaus nicht auf die Siemensstraße ausfahren könnten. Zugleich sei auch zu erwarten, dass ein Rückstau in den neuen Knotenpunkt Schneller Weg/Siemensstraße entstehe da das Linksabbiegen der Pkws und Anliefer-Lkws auf das Grundstück von der Siemensstraße aus Richtung Osten nicht möglich sei, wenn diese von den vor dem Rotlicht wartenden Fahrzeugen blockiert werde. Das Rechtsabbiegen aus dem Schnellen Weg aus Richtung Norden in die Siemensstraße werde in der Leistungsfähigkeitsberechnung in der Nachmittagspitze ohnehin nur mit C eingestuft.

Mit dem Vorhabenträger, der Stadt Ingolstadt, seien hierzu bereits ab Februar 2013 Gespräche geführt und Planungsänderungen in Aussicht gestellt worden. Vorgesehen sei danach insbesondere eine Erweiterung der Siemensstraße ab der Grundstücksausfahrt bis zum Knotenpunkt Schneller Weg/Siemensstraße auf zwei

Aufstellspuren sowie die zusätzliche Planung einer Parkmöglichkeit („Nothalteparkplatz“) für die Apotheke am Wochenende und an Feiertagen. Diese Planänderungen müssten in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt werden, d.h. diese seien entsprechend abzuändern. Dabei solle der Nothalteparkplatz für die Apotheke allerdings nicht nur nachts, sondern auch tagsüber zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus forderte der Einwender Nr. 5001 unter näherer Begründung weitere Umplanungen, die seiner Meinung nach für die Gewährleistung einer funktionierenden Zu- und Ausfahrt zum Parkdeck sowie für eine ungehinderte Anlieferung erforderlich seien. Im Einzelnen handelt es sich dabei im Ergebnis um folgende Forderungen:

- Planung von zwei Rechtsabbiegespuren von der Siemensstraße in den Schnellen Weg
- Verlegung des Fußgängerübergangs mit Fußgängerampel zur Querung des Schnellen Weges auf die Nordseite der Siemensstraße
- Schaffung einer zusätzlichen Spur an der Westseite des Schnellen Weges, der die Rechtsabbieger aus der Siemensstraße aufnimmt und zugleich eine Haltestelle auf dieser Spur ermöglicht
- Schaffung einer Einfädelmöglichkeit auf der Theodor-Heuss-Straße für den aus dem Marktkaufgelände rechts auf die Theodor-Heuss-Straße ausfahrenden Lieferverkehr, für den der Einwender Nr. 5001 eine Verlegung der Anlieferung soweit wie möglich auf die Westseite des Gebäudes beabsichtige.

Für die Nutzung der Einzelhandelsimmobilie sei ein uneingeschränkter, störungsfreier Kundenzugang essentiell. Ebenso sei eine regelmäßige, störungsfreie Warenanlieferung zwingend erforderlich. Gerade auch im Hinblick darauf, dass täglich verderbliche Waren (Lebensmittel) angeliefert würden, seien jegliche Störungen unzumutbar. Daher sei eine Planung, in dem die vorstehend aufgeführten Maßnahmen nicht umgesetzt würden, abwägungsfehlerhaft.

Was diese Bedenken und Forderungen des Einwenders Nr. 5001 hinsichtlich der Aufrechterhaltung einer funktionierenden Anlieferung und ungestörter Zu- und Abfahrtmöglichkeiten für das Grundstück Flur-Nr. 3443 der Gemarkung Ingolstadt betrifft, hat der Vorhabensträger mittels der 1. Tektur vom 28.05.2014 insbesondere eine zusätzliche Linksabbiegerspur an der Siemensstraße West in den Schnellen Weg (Planunterlage 7.2T, BWVZ-Nr. 95T), ein Vorschaltsignal westlich der Zufahrt zum Marktkaufgelände an der Siemensstraße sowie eine Parkbucht am Schnellen Weg zur Andienung der Apotheke im Marktkaufgebäude (Planunterlage 7.2T, BWVZ-Nr. 108T) vorgesehen. Nach einer hierzu durchgeführten ergänzenden

Verkehrsuntersuchung und Verkehrsflusssimulation der gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH zur Prüfung des Knotenpunktes Schneller Weg/Siemensstraße mit der Lichtsignalanlage C9a sowie des Marktkaufgeländes wird der Verkehrsfluss an der Kreuzung Siemensstraße West/Schneller Weg durch diese Maßnahmen aufrecht erhalten und auch eine Überstauung der Zu- und Ausfahrt an der Siemensstraße zum Marktkaufgelände wirksam unterbunden. Durch diese zusätzlichen Vorkehrungen werden der Untersuchung zufolge bis auf kurze Wartezeiten und kurze Rückstaus keine negativen Wirkungen im Verkehrsablauf auftreten. Darüber hinaus konnte in der ergänzenden Untersuchung auch eine leistungsfähige Abwicklung des Lieferverkehrs im Zufluss von der Siemensstraße zum Marktkaufgelände und im Abfluss zur Theodor-Heuss-Straße sowie die verkehrliche Verträglichkeit für den zusätzlichen Stellplatz der Apotheke festgestellt werden (vgl. Planunterlage 15.1T, Seiten 30 ff.).

Die über diese durchgeführten Umplanungen hinaus durch den Einwender Nr. 5001 zusätzlich formulierten Forderungen nach weiteren Maßnahmen zur Gewährleistung einer reibungslos funktionierenden Zu- und Ausfahrt auf das Grundstück Flur-Nr. 3443 sowie für eine dortige ungehinderte Warenanlieferung halten wir daher nicht für geboten. Die dahingehenden Forderungen werden zurückgewiesen.

Weiterhin sprach sich der Einwender Nr. 5001 in seinem Schreiben vom 21.05.2013 dagegen aus, die Zu- und Ausfahrt in die Siemensstraße von der Theodor-Heuss-Straße bzw. aus der Siemensstraße in die Theodor-Heuss-Straße (teilweise) zu untersagen, was ihm als Überlegung des Vorhabensträgers mitgeteilt worden sei. Dies sei für den Einwender Nr. 5001 nicht hinnehmbar.

Hierzu hat der Vorhabensträger gegenüber der Regierung von Oberbayern in seiner Stellungnahme vom 29.10.2013 erklärt, dass keine Einschränkungen der Zu- und Ausfahrt in die Siemensstraße von der Theodor-Heuss-Straße bzw. aus der Siemensstraße in die Theodor-Heuss-Straße geplant seien. Folglich sehen wir für die dahingehende Besorgnis des Einwenders Nr. 5001 keine prüffähigen Anhaltspunkte.

In Bezug auf die für das Vorhaben vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen aus dem Grundstück Flur-Nr. 3443 der Gemarkung Ingolstadt monierte der Einwender Nr. 5001, dass hierdurch die bestehende Abfahrtsrampe des Parkhauses nicht mehr genutzt werden könne, was keinesfalls hinnehmbar und völlig unverhältnismäßig sei. Die Planung müsse daher insoweit abgeändert werden, dass die Abfahrtsrampe des Parkhauses weiterhin nutzbar sei.

Die Planung sieht für das in Rede stehende Grundstück eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme von 102 m<sup>2</sup> vor (im Grunderwerbsplan, Planunterlage 14.1T, braun dargestellt), welche für die erforderliche Herstellung einer Dammböschung zwischen der Siemensstraße und der Abfahrtsrampe des Marktkaufparkhauses benötigt wird. Auf der betroffenen Fläche ist bereits heute eine Böschung (Einschnittsböschung zur Siemensstraße) vorhanden. Aufgrund der neuen Höhenlage der Siemensstraße wird diese Einschnittsböschung in eine Dammböschung umgewandelt, die auf der Fläche der bestehenden Einschnittsböschung hergestellt wird. Diese neue Dammböschung endet an der nördlichen Fahrbahnkante der Abfahrtsrampe, so dass der nördliche, zur Dammböschung liegende Fahrbahnrand der Abfahrtsrampe keine Änderung erfährt und sich im Bereich der heutigen Verkehrsflächen keine Einschränkungen ergeben werden. Die Rampe bleibt nach Umsetzung der Straßenbaumaßnahme also auf Dauer weiterhin uneingeschränkt nutzbar.

Darüber hinaus werden für die Herstellung der Dammböschung zusätzlich vorübergehend für die Dauer der Bauzeit 629 m<sup>2</sup> aus dem Grundstück Flur-Nr. 3443 der Gemarkung Ingolstadt als Arbeitsstreifen beansprucht (im Grunderwerbsplan, Planunterlage 14.1T, grün dargestellt). Umfasst hiervon sind auch Verkehrsflächen im Bereich der Abfahrtsrampe des Parkhauses. Allerdings hat der Vorhabensträger hierzu erklärt, dass die Zu- und Ausfahrt aus dem Parkhaus während der Öffnungszeiten des Parkhauses gewährleistet wird und die Bauarbeiten in Abstimmung mit dem Eigentümer gegebenenfalls auch außerhalb der Öffnungszeiten des Parkhauses durchgeführt werden können, so dass dessen Nutzung während der Geschäftszeiten auf jeden Fall auch in der Bauphase möglich bleibt.

Diese Lösung erachten wir in Abwägung der jeweils betroffenen Belange als angemessen und auch für den Eigentümer der Flur-Nr. 3443, Gemarkung Ingolstadt zumutbar. Auf die dauerhafte bzw. vorübergehende Inanspruchnahme der jeweiligen Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und sinnvoll nicht weiter reduziert werden können. Die Forderung des Einwenders Nr. 5001 nach einer Umplanung in diesem Bereich weisen wir daher zurück.

Hinsichtlich der BWVZ-Nr. 100 des ursprünglichen Bauwerksverzeichnisses (Planunterlage 7.1) hat der Einwender Nr. 5001 kritisiert, dass dort nur von einer „Anpassung der Zufahrt zum Parkdeck des Marktkauf“ an die neue Höhenlage der Siemensstraße im direkten Einfahrtbereich von der Siemensstraße die Rede sei,

wohingegen tatsächlich, zumal sich dort auch die Zufahrt zur Anlieferung befinde, die gesamte Grundstückszu- und -ausfahrt anzupassen sei.

Dies hat der Vorhabensträger zunächst dahingehend berücksichtigt, dass er im Rahmen der 1. Tektur vom 28.05.2014 die BWVZ-Nr. 100 derart geändert hat, dass nunmehr die „Grundstückszufahrt Marktkauf“ als anzupassen ausgewiesen wird (vgl. BWVZ-Nr. 100T, Planunterlage 7.2.T).

Dazu wiederum hat der Einwender Nr. 5001 im Rahmen der durchgeführten Anhörung zur 1. Tektur vom 28.05.2014 moniert, dass mit dieser Änderungsplanung zwar der Beschrieb dieser Baumaßnahme im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 7.2T) in „Grundstückszufahrt Marktkauf“ geändert worden sei. Im Lageplan (Planunterlage 7.1T) sei die als „Zufahrtsbereich“ gekennzeichnete Fläche jedoch gerade nicht vergrößert, sondern ebenfalls lediglich in „Anpassung Zufahrt Marktkauf“ umbenannt worden. Durch diese Umbenennung der Maßnahme werde der Einwendung, dass die gesamte Grundstückszufahrt anzupassen sei, nicht Rechnung getragen. Anzupassen sei der gesamte heute vorhandene Grundstückszu- und -ausfahrtsbereich. Dieser dürfe - anders als es die Änderungsplanung mit der Kennzeichnung „Zufahrt Marktkauf“ darstelle - nicht verkleinert werden, da diese in ihrer gesamten heute vorhandenen Breite zur Abwicklung des Zu- und Abfahrtsverkehrs benötigt werde.

Eine Verkleinerung des Grundstückszu- und Abfahrtsbereichs, wie vom Einwender Nr. 5001 befürchtet, ist mit dem nur beschränkten Anpassungsbereich indessen nicht verbunden. Hierzu hat der Vorhabensträger erklärt, dass die Länge der Grundstückszufahrt, wie im Bestand vorhanden, erhalten bleiben wird. Anpassungen an die neue Höhenlage der Siemensstraße sind jedoch nur in einem Teilbereich der Grundstückszufahrt erforderlich, welcher im Lageplan in grau dargestellt und in den Grunderwerbsunterlagen als vorübergehende Flächeninanspruchnahme ausgewiesen ist. Im westlichen Bereich der Grundstückszufahrt sind hingegen keine Anpassungen notwendig, da sich die Höhenlage der Siemensstraße dort nicht ändert. Dies bestätigt auch der Höhenplan der Siemensstraße (Planunterlage 8 Blatt 4). Daraus geht hervor, dass Anpassungen der Grundstückszufahrt zur Flur-Nr. 3443 der Gemarkung Ingolstadt im Bereich der Siemensstraße aufgrund von deren Anhebung für den Anschluss an den Schnellen Weg erst ab Bau-km 0+088 der Siemensstraße in Richtung Osten erforderlich werden. Im westlichen Zufahrtsbereich des Grundstücks Flur-Nr. 3443 der Gemarkung Ingolstadt hingegen bleibt die Siemensstraße auch zukünftig auf dem bestehenden Niveau, weshalb es dort auch keiner Anpassungen der Grundstückszufahrt bedarf.

Mit Blick auf das Schallgutachten hat der Einwender Nr. 5001 gerügt, dass in den Berechnungsergebnissen der schalltechnischen Untersuchung, Planunterlage 11.2 auf der Seite 34 in der Zeile 4, die Situation an seinem Gebäude im Bereich EG, Richtung SO, falsch angegeben sei. An dieser Stelle werde für den Tageszeitraum eine projektbedingte Erhöhung des Beurteilungspegels von 69,5 dB(A) auf 70,1 dB(A) angegeben, was gem. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung darstelle und folglich ein Anspruch auf Lärmvorsorge bestehe. Dies sei in der schalltechnischen Untersuchung verkannt und der Anspruch auf Lärmvorsorge fehlerhaft verneint worden. Es sei daher auch für diesen Bereich passiver Schallschutz dem Grunde nach vorzusehen.

Diese Einschätzung teilen wir aus folgenden Erwägungen nicht:

Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt eine wesentliche Änderung dann vor, wenn 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. Nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV ist daneben eine Änderung 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 weiter erhöht wird, sofern es sich nicht um ein Gewerbegebiet handelt. Für diese Beurteilung sind gem. Anlage 1 (zu § 3) der 16. BImSchV die Gesamtbeurteilungspegel  $L_r$  tags, und  $L_r$  nachts auf ganze dB(A) aufzurunden. Im Falle des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV ist erst die Differenz der Beurteilungspegel aufzurunden.

Dies bedeutet für den in Rede stehenden Berechnungspunkt am Marktkaufgebäude zunächst, dass der rechnerische Beurteilungspegel im Prognosenußfall  $L_r$  tags von 69,5 dB(A) auf 70,0 dB(A) aufzurunden ist und sich dieser im Planfall ohne Schallschutzmaßnahmen (aufgerundet von rechnerisch  $L_r$  tags 70,1 dB(A)) auf  $L_r$  tags 71,0 dB(A) erhöht. Diese vorhabensbedingte Erhöhung der (aufgerundeten) Beurteilungspegel von  $L_r$  tags 70,0 dB(A) auf  $L_r$  tags 71,0 dB(A) unterfällt der Regelung des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV. Weil das Marktkaufgebäude des Einwenders Nr. 5001 als Einkaufszentrum gem. Punkt 10.2 (4) der VLärmSchR 97 aber als Gewerbegebiet einzustufen ist, ist hierfür gem. § 2 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2 der 16. BImSchV die Annahme einer wesentlichen Änderung und damit eines Anspruchs auf Lärmvorsorge jedoch ausgeschlossen. Die dahingehende Einwendung des Einwenders Nr. 5001 wird daher zurückgewiesen.

Darüber hinaus forderte der Einwender Nr. 5001, dass die Erreichbarkeit und die Nutzbarkeit des Gebäudes einschließlich Parkhaus und Anlieferung auf dem

Grundstück Flur-Nr. 3443 der Gemarkung Ingolstadt sowie die Grundstückszu- und -ausfahrt zur Siemensstraße und über die Siemensstraße der Zugang bzw. die Zufahrt zum sonstigen öffentlichen Straßennetz für den Kundenverkehr und den Anlieferverkehr während der gesamten Bauzeit ununterbrochen und uneingeschränkt gewährleistet sein müssen. Hierfür sei, insbesondere um eine Freihaltung der Ausfahrt aus dem Parkhaus sicherzustellen und um die bestehende Grundstückszu- und -abfahrt, die für eine ungestörte Abwicklung des Kunden- und des Lieferverkehrs notwendig sei, nicht zu verengen, die für eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehene Fläche entsprechend zu reduzieren. Weiterhin sei mittels Auflagen festzusetzen, dass

→ die Zu- und Ausgänge an der Ostseite des Gebäudes, insbesondere die Notausgänge und Fluchtwege sowie die Rampe,

→ die Zu- und Ausfahrten zum Parkhaus und

→ die Grundstückszu- und -ausfahrt zur Siemensstraße und über die Siemensstraße der Verkehrszugang zum sonstigen öffentlichen Straßennetz

ununterbrochen nutzbar sein müssten. Jedenfalls wären für die aus Einschränkungen der Erreichbarkeit resultierenden Umsatzeinbußen eine Entschädigung vorzusehen.

Hierzu hat der Vorhabensträger erklärt, dass er die Erreichbarkeit des Grundstücks samt Zu- und Ausfahrt des Parkhauses und der notwendigen Anlieferwege ebenso wie die Zuwegung des Gebäudes während der Bauzeit, ggf. über provisorische Anschlüsse, gewährleisten wird. Dabei können nach Auskunft des Vorhabensträgers, wie bereits oben ausgeführt, die Arbeiten zur Herstellung der Dammböschung zwischen der Siemensstraße und der Abfahrtsrampe des Parkhauses gegebenenfalls auch außerhalb der Öffnungszeiten des Parkhauses durchgeführt werden, so dass dessen Benutzung während der Geschäftszeiten auf jeden Fall auch in der Bauphase möglich bleibt. Zudem hat der Vorhabensträger erklärt, alle im Bereich des Grundstücks des Einwenders Nr. 5001 erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig vorher mit diesem abzustimmen. Darüber hinaus ist eine ausreichende Erschließung des Grundstücks auch während der Bauzeit durch die Nebenbestimmungen unter A.3.2.3 sowie eine sichere Notausgangs- und Rettungswegeführung während der Bauzeit durch die Nebenbestimmung unter A.6.1 dieses Beschlusses sichergestellt.

Hierdurch wird in Abwägung der jeweils betroffenen Belange dem Verlangen des Einwenders Nr. 5001 nach einer möglichst störungsfreien Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs auf seinem Grundstück angemessen Rechnung getragen. Hierüber hinausgehende Forderungen, insbesondere nach einer Reduzierung der

vorübergehenden Flächeninanspruchnahme aus dem Grundstück Flur-Nr. 3443 der Gemarkung Ingolstadt weisen wir zurück, da diese Arbeitsfläche in dem vorgesehenen Umfang für die Herstellung der notwendigen Dammböschung unverzichtbar und deren Inanspruchnahme dem Einwender angesichts der vorstehenden Ausführungen zur Minimierung der Belastung auch zumutbar ist.

Baubedingte unzumutbare Einschränkungen der Erreichbarkeit des Grundstücks Flur-Nr. 3443, Gemarkung Ingolstadt, und des darauf befindlichen Gewerbebetriebs für den Kunden- und Anlieferverkehr während dessen Geschäftszeiten sind aufgrund der getroffenen Aussagen des Vorhabensträgers und der in diesem Beschluss dem Vorhabensträger auferlegten umfangreichen Schutzvorkehrungen nicht zu besorgen. Weitere Schutzvorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte des Einwenders Nr. 5001 in Bezug auf eine ausreichende Erschließung seines Grundstücks Flur-Nr. 3443 der Gemarkung Ingolstadt und des darauf befindlichen Gebäudes sind dementsprechend nicht erforderlich. Damit sind auch die Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG für einen Entschädigungsanspruch wegen erforderlicher, aber untunlicher oder mit dem Vorhaben unvereinbarer Vorkehrungen oder Anlagen nicht erfüllt mit der Folge, dass vorliegend kein Entschädigungsanspruch für den Fall von Umsatzeinbußen aufgrund von Einschränkungen der Erreichbarkeit, wie vom Einwender Nr. 5001 gefordert, festzusetzen war. Etwaige zivilrechtliche Schadensersatzforderungen sind nicht Regelungsgegenstand dieser Entscheidung und bleiben davon unberührt.

Mit Blick auf baubedingte Immissionen, insbesondere Baustellenlärm und baustellenbedingten Staub, forderte der Einwender Nr. 5001 zum einen die Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm bzw. für den Fall einer Baudurchführung entgegen den Vorgaben der AVV Baulärm die Feststellung eines Entschädigungsanspruchs dem Grunde nach. Zum anderen forderte er eine weitest mögliche Reduzierung der baubedingten Staub- und Schmutzentwicklung. Hierzu sollte insbesondere untersagt werden, Abraum und Abbruchmaterial als Hauptquelle baustellenbedingter Fassadenverschmutzung oberirdisch zu lagern. Für den Fall von Gebäudeverschmutzungen infolge der Bauarbeiten sei schließlich ein Anspruch auf Ersatz der Gebäudereinigungskosten vorzusehen.

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme dazu insbesondere erklärt, dass die AVV Baulärm bei der Bauausführung berücksichtigt werden wird und im Zuge der detaillierten Baustellenplanung vor Beginn der jeweiligen Einzelbaumaßnahme Schutzmaßnahmen vorgesehen werden, durch die Beeinträchtigungen so weit wie möglich minimiert werden. Was mögliche Staubbelastungen anlangt, so werden bei



der Bauausführung Maßnahmen zur Reduzierung der Staubentwicklung in den trockenen Monaten (wie z.B. Befeuchtung) ergriffen. Ergänzend werden Vorgaben bei der Verwendung von dieselbetriebenen Baumaschinen und Fahrzeugen gemacht, wonach die zum Zeitpunkt der Bauausführung für diese Fahrzeuge geltende Richtlinien- und Gesetzeslage zu beachten ist. Im Zuge der Verkehrssicherungspflicht werden zudem die Straßen regelmäßig bzw. bedarfsabhängig gereinigt, was vom Vorhabenträger überwacht werden wird.

Auch hat der Vorhabensträger sich dahingehend geäußert, den Anspruch auf Erstattung der Gebäudereinigungskosten aufgrund Verschmutzungen, welche durch die Baumaßnahme entstehen, dem Grunde nach anzuerkennen.

Über diese Erklärungen des Vorhabensträgers hinaus wird unzumutbaren Belastungen durch baubedingte Immissionen vorliegend durch die Auflagen unter A.3.2.4 bis A.3.2.10 dieses Beschlusses wirksam begegnet. So ist beispielsweise die Pflicht zur Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm durch die Auflage unter A.3.2.4 unserer Entscheidung sichergestellt, diejenige zur Minimierung von baubedingten Staubbelastungen durch die Auflage unter A.3.2.8.

Baubedingte unzumutbare Immissionen, insbesondere durch Lärm und Staub, sind aufgrund der getroffenen Zusagen des Vorhabensträgers und der in diesem Beschluss dem Vorhabensträger auferlegten umfangreichen Schutzvorkehrungen (auch) für das gewerblich genutzte Grundstück Flur Nr. 3443, Gemarkung Ingolstadt, folglich nicht zu besorgen.

Anhaltspunkte dafür, dass vorliegend über die getroffenen Regelungen hinaus weitere Schutzvorkehrungen zur Vermeidung unzumutbarer nachteiliger Wirkungen auf die Rechte des Einwenders Nr. 5001 durch baubedingte Immissionen erforderlich sind, liegen uns nicht vor. Damit sehen wir an dieser Stelle auch keinen Raum für einen Entschädigungsanspruch wegen erforderlicher, aber untunlicher oder mit dem Vorhaben unvereinbarer Vorkehrungen oder Anlagen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG, so dass in diesem Planfeststellungsbeschluss auch kein Entschädigungsanspruch für den Fall eines Verstoßes gegen die Vorgaben der AVV Baulärm oder für den Fall von baubedingten Gebäudeverunreinigungen, wie vom Einwender Nr. 5001 gefordert, festzusetzen war. Mögliche zivilrechtliche Schadensersatzforderungen, die nicht Regelungsgegenstand dieser Entscheidung sind, bleiben davon unberührt.

Des Weiteren forderte der Einwender Nr. 5001, durch Auflage in diesem Beschluss dem Grunde nach einen Anspruch auf Ersatz etwaiger Mietausfälle gegen den Vorhabensträger für nicht auszuschließender Mietminderungen des Mieters seiner Einzelhandelsimmobilie auf dem Grundstück Flur-Nr. 3443 der Gemarkung

Ingolstadt wegen baubedingter Beeinträchtigungen festzustellen, welche jedoch, da abhängig von Dauer und Intensität der Beeinträchtigungen, heute noch nicht bezifferbar seien.

Auch diese Forderung weisen wir zurück. Durch die vorliegend getroffenen Nebenbestimmungen zum Schutz der Nachbarschaft vor baubedingten Zufahrtshindernissen unter A.3.2.3 dieses Beschlusses sowie vor baubedingten Beeinträchtigungen durch Baulärm, Erschütterungen und Staubeinwirkungen unter A.3.2.4 bis A.3.2.10 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass es durch die Umsetzung des Projektes Schneller Weg zu keinen baubedingten Beeinträchtigungen auf dem Grundstück Flur-Nr. 3443 der Gemarkung Ingolstadt kommen wird, welche die Schwelle der Zumutbarkeit übersteigen.

Weitere Anordnungen zum Schutz des Einwenders Nr. 5001 gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG erachten wir daher als nicht erforderlich, so dass wir auch die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Entschädigung für finanzielle Einbußen aufgrund baubedingter Mietminderungen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG nicht als erfüllt ansehen. Mögliche zivilrechtliche Schadensersatzregelungen sind hingegen nicht Regelungsgegenstand dieser Entscheidung.

Schließlich hat der Einwender Nr. 5001 im Rahmen der Tekturanhörung noch darauf hingewiesen, dass die Planunterlage 6 Blatt 6, der Regelquerschnitt Siemensstraße, in den Tekturunterlagen nicht wie erforderlich geändert worden sei. Sie enthalte weiterhin den kombinierten Geh- und Radweg an der Südseite der Siemensstraße West, obwohl dem geänderten Bauwerksverzeichnis unter der lfd. Nr. 97T (Planunterlage 7.2T) zu entnehmen sei, dass an der Südseite der Siemensstraße westlich des Schnellen Wegs kein kombinierter Geh- und Radweg mehr geplant werde, sondern nur noch ein Gehweg. Darüber hinaus werde die in der Tektur geplante Aufweitung der Siemensstraße zur Herstellung der Linksabbiegespur in der Unterlage 6 Blatt 6 bislang ebenfalls nicht erwähnt.

Diese Unstimmigkeit hat der Vorhabensträger zwischenzeitlich bereinigt. Die geplanten Änderungen im Bereich der Siemensstraße hat der Vorhabensträger auf das Vorbringen des Einwenders Nr. 5001 hin in die Planunterlage 6 Blatt 6T eingearbeitet und bei uns nachgereicht. Der korrigierte Regelquerschnitt der Siemensstraße ist auch Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung.

2.5.2.2.5 Mandanten der Kanzlei Labbé & Partner - Einwender Nrn. 6001, 6002 und 6003

Die Kanzlei Labbé & Partner hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Ausgangsverfahren sowie im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu der 1. Tektur vom 28.05.2014 die Einwender Nrn. 6001, 6002 und 6003 vertreten und für diese zunächst umfassend Einwendungen zu der Planung des Schnellen Weges erhoben. Zwischenzeitlich haben sich die vorgenannten Einwender mit dem Vorhabensträger jedoch vollumfänglich geeinigt und wurden die für das Vorhaben von diesen benötigten Flächen mittlerweile im Zuge eines notariell beurkundeten Vertrages durch den Vorhabensträger erworben.

Die Einwände der Einwender Nr. 6001, 6002 und 6003 haben sich damit insgesamt erledigt.

2.5.2.2.6 Mandant der Kanzlei HSK Rechtsanwälte Kroll & Kollegen - Einwender Nr. 7001

Die Kanzlei HSK Rechtsanwälte Kroll & Kollegen vertritt vorliegend den Einwender Nr. 7001.

Durch das Vorhaben werden folgende Flächen des Einwenders Nr. 7001 in Anspruch genommen:

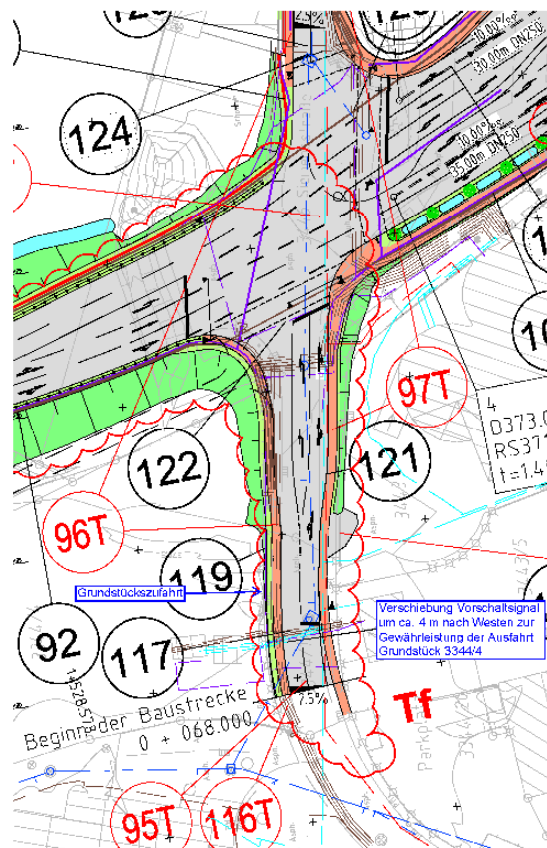
→ aus dem Grundstück Flur-Nr. 3344/4, Gemarkung Ingolstadt: dauerhaft 129 m<sup>2</sup> und vorübergehend 413 m<sup>2</sup>

Der Einwender Nr. 7001 hat vorliegend im Rahmen der Anhörung zur 1. Tektur vom 28.05.2014 Bedenken zu dem in der Verkehrsuntersuchung Anschluss Schneller Weg Ingolstadt der gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH im Zuge der 1. Tektur (Planunterlage 15.1T, Seite 30, Ziffer 4.2.3) ergänzend vorgesehenen Vorsignal an der Zu- bzw. Ausfahrt des Marktkaufgeländes an der Siemensstraße erhoben. Er trug hierzu vor, das nördlich dieser Zu- bzw. Ausfahrt gelegenen Grundstücks Flur-Nr. 3344/4, Gemarkung Ingolstadt, in der Siemensstraße gewerblich für einen Fachmarkt (Holz im Garten) zu nutzen. Die Zu- und Ausfahrt zu diesem Fachmarkt sei in der Abbildung 17 der oben genannten Verkehrsuntersuchung (Planunterlage 15.1T, Seite 30) nicht dargestellt. Diese dürfte wohl unmittelbar gegenüber dem geplanten Vorsignal an der Zu- bzw. Ausfahrt des Marktkaufgeländes an der Siemensstraße liegen. Die Zu- bzw. Ausfahrt des Fachmarkts werde sowohl von den Kunden des Fachmarktes wie auch durch Lastkraftwagen der Lieferanten genutzt. Gegenüber dem geplanten Vorsignal an der Zu- bzw. Ausfahrt des Marktkaufgeländes an der Siemensstraße würden daher Einwendungen und Bedenken erhoben, da das geplante Vorsignal die Zu- und Ausfahrt zum Grundstück Flur-Nr. 3344/4 nicht hinreichend berücksichtigen dürfte. Es müsse sichergestellt sein, dass vom

Grundstück des Einwenders die Ausfahrt mit Kunden-Pkw und Lieferantenlastkraftwagen auch weiterhin nach Osten zulässig und möglich sei.

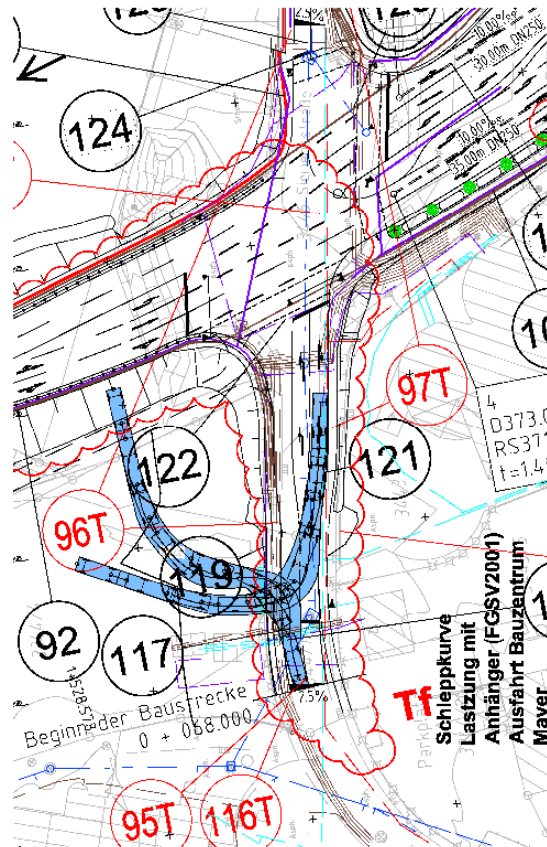
Das seitens des Vorhabensträgers geplante Vorsignal dient dazu, den Stauraum vor der Lichtsignalanlage freizuhalten, damit die Zu- und Ausfahrten in diesem Bereich nicht überstaut werden und die Fahrzeuge ungehindert zu- und abfließen können.

Den in diesem Zusammenhang vorgebrachten Bedenken des Einwenders Nr. 7001 ist der Vorhabensträger nachgegangen. Dazu hat er nunmehr vorgesehen, die Lage des Vorsignalquerschnitts (Haltlinie und Signalstandort) um ca. 4 m in Richtung Westen zu verschieben, so dass die freie Zu- und Ausfahrt zum Grundstück Flur-Nr. 3344/4, Gemarkung Ingolstadt, des Einwenders Nr. 7001 gewährleistet ist. Die jetzige Planungssituation stellt sich demnach entsprechend der untenstehenden Abbildung dar.



Durch das Vorsignal an dem jetzt vorgesehenen Ort ergeben sich damit keine Nachteile für die vom Bauzentrum des Einwenders Nr. 7001 nach Osten ausfahrenden Fahrzeuge.

Die Befahrbarkeit durch größere Fahrzeuge wurde durch den Vorhabensträger mittels Schleppkurven überprüft, wie die untenstehende Abbildung zeigt.



Eine verkehrlich funktionsfähige Zu- und Ausfahrt zum Grundstück Flur-Nr. 3344/4 des Einwenders Nr. 7001 erachten wir damit als sichergestellt.

Darüber hinaus hat sich der Einwender Nr. 7001 für die auch in der Verkehrsuntersuchung Schneller Weg der gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik favorisierte Variante 1 der Verkehrsführung für den Knotenpunkt Schneller Weg/ Theodor-Heuss-Straße/Nürnberger Straße ausgesprochen (vgl. Planunterlage 15.1T, Seiten 33 ff.) und vorsorglich gegen die weiteren geprüften Varianten 2 und 3 Einwendungen erhoben, weil diese die verkehrlichen Notwendigkeiten für die ebenfalls im Eigentum des Einwenders Nr. 7001 stehenden und gewerblich genutzten Grundstücke Flur-Nrn. 3654/9 und 3344/2, jeweils Gemarkung Ingolstadt, nicht hinreichend berücksichtigen würden.

Die untersuchten Varianten 2 und 3 für den Knotenpunkt Weg/Theodor-Heuss-Straße/Nürnberger Straße sind indessen, wie auch der Einwender bemerkt, nicht Gegenstand der vorliegend festgestellten Planung. Folglich erübrigt sich auch eine Entscheidung von unserer Seite über dahingehende Einwendungen.

## **2.6 Gesamtergebnis**

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

## **2.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

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. 8 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 die Stadt Ingolstadt nach Art. 4 Satz 1 Nr. 2 des KG befreit. Die zu erstattenden Auslagen werden nach Art. 10 Abs. 1 Nr. 3 KG in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Beschluss 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 kann beim Bayerischen Verwaltungsgericht München auch elektronisch nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmenden Bedingungen 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 Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

#### **Hinweise:**

Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen.

Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmen.

Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

### Hinweise zur öffentlichen Bekanntmachung und zur Auslegung des Plans

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekanntgemacht.

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Ingolstadt zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung-oberbayern.de](http://www.regierung-oberbayern.de) abgerufen werden.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Gegenüber denjenigen, denen individuell zugestellt wurde, gilt der Beschluss mit der unmittelbaren Zustellung als zugestellt. Nach der öffentlichen Auslegung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern angefordert werden.

Um die personenbezogenen Daten der Einwender zu schützen, werden diese im Beschluss nicht namentlich genannt, sondern durch Personenschlüssel ersetzt. Im Rahmen der Auslegung kann die Zuordnung des eigenen Personenschlüssels bei der Stadt Ingolstadt oder bei der Regierung von Oberbayern erfragt werden.

München, 22.12.2016

*Steinebach*  
Steinebach  
Oberregierungsrätin

