

Plangenehmigung

zur 5. Änderung

des

Planfeststellungsbeschlusses
für den Ausbau der Wasserstraße und
die Verbesserung des Hochwasserschutzes

Straubing – Vilshofen,

Teilabschnitt 1: Straubing – Deggendorf,

Donau-km 2321,7 bis 2282,5

vom 20.12.2019 – 3600P-143.3-Do/89 –

– Ausbau der Wasserstraße, Bauabschnitt (BA) 1 –

A

Tenor

I. Genehmigung der Planänderung

1. Gegenstand der Planänderung

Auf den Antrag der Bundesrepublik Deutschland (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes) und des Freistaats Bayern (Wasserwirtschaftsverwaltung) – im folgenden Träger des Vorhabens (TdV) genannt, beide vertreten durch die Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH (WIGES¹), München, vom 04.05.2021, werden die nachstehend aufgeführten Änderungen zu o. g. Planfeststellungsbeschluss gemäß § 14d des Bundeswasserstraßengesetzes (WastrG) in Verbindung mit § 76 Abs. 2 und 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) genehmigt:

1.1 Baustelleneinrichtungfläche nördlich der Schleuse Straubing:

Vorübergehende Inanspruchnahme einer Fläche von 3.806 m² von dem Grundstück Fl.-Nr. 478 (Gemarkung Hornstorf) für die Errichtung einer temporären Baustelleneinrichtungsfäche (BE-Fläche).

1.2 Zufahrt Kagers:

Vorübergehende Nutzung der Route Westtangente SRs48 – Kagerser Hauptstraße SRs10 – Deichhinterweg – bestehende Deichüberfahrt – Deichvorland als Baustraße einschließlich der vorübergehenden Neuanlage der Baustraße am Ufer südlich des Vegetationsgürtels bis Donau-km 2929,3S².

1.3 Verlauf der Fahrrinne:

Verschiebung des linken Fahrinnenrandes bis zu 13 m in Richtung Flussmitte im Bereich Donau-km 2319,1 bis 2318,9.

1.4 Massenkonzept; Verbringung von Feinmaterial

Verbringung von Feinmaterial (Ton/Schluff) aus Sohlbaggerungen in tief liegende Zonen der Flussinsel „Waltendorf“ (Donau-km 2299,0) und der Ufervorschüttung „Sand“ (Donau-km 2313).

¹ Vormalis RMD Wasserstraßen GmbH.

² Angabe der Kilometrierung mit Zusatz „S“: Südarms Straubing.

1.5 Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP), Uferrückbau Donau-km 2319,2 bis 2318,9:

- Zusätzliche Nassbaggerflächen im Bereich Donau-km 2319,2 bis 2318,9 im Zuge der Umsetzung der LBP-Maßnahmen 2-2.1 A_{FFH} (Uferrückbau mit Wellenschlagschutzelementen und Entwicklung des Lebensraumtyps (LRT) 3270) und 2-2.2 A_{FFH} (Uferrückbau mit Wellenschlagschutzelementen – Böschungsbereich);
- Anlage einer durchströmbaren Rinne im Bereich des bestehenden Uferfußpunktes mit Kerbung (Höhe: RNW -0,5 m) der beiden Bestandsbuhnen bei Donau-km 2319,1 und 2319,0;
- Erweiterung des Flächenumgriffs um ca. 300 m² für die Ausgestaltung des Altarmanschlusses im nördlichen Teil des Uferrückbaus (Grundstücke Fl.-Nrn. 4148/2 und 4148/0, Gemarkung Straubing);
- Reduzierung des Flächenumgriffs für den Uferrückbau im Bereich des unterstromigen Bühnenfeldes.

1.6 LBP, Uferrückbau Donau-km 2313,5:

- Vergrößerung des Flächenumgriffs der LBP-Maßnahme 2-2.2 A_{FFH} (Uferrückbau mit Wellenschlagschutzelementen – Böschungsbereich);
- Entfall des Erwerbs des Grundstücks Fl.-Nr. 370 (Gemarkung Reibersdorf);
- Vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme von Teilen des Grundstücks Fl.-Nr. 370 (Gemarkung Reibersdorf).

1.7 Technische Planung, Ufervorschüttung Sand mit Anpassung Ufer

- Entfall des Erwerbs des Grundstücks Fl.-Nr. 369/3 (Gemarkung Reibersdorf);
- Vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme von Teilen des Grundstücks Fl.-Nr. 369/3 (Gemarkung Reibersdorf).

2. Planänderungsunterlagen

Die genehmigte Planänderung umfasst die Erläuterung der unter Ziff. 1 aufgeführten Planänderungen einschließlich Ausschnitten aus den technischen Plänen sowie Ausschnitten aus den Grundwerbplänen.

II. Anordnungen

§ 1

Bei der Nutzung bestehender Deichhinterwege, Deichüberfahrten und des Deichvorlandes für die Umsetzung der LBP-Maßnahme 2-6 A_{FFH} ist die jederzeitige Befahrbarkeit für die Unterhaltung und zur Deichverteidigung im Hochwasserfall zu gewährleisten.

§ 2

Bei der Verbringung von Feinmaterial in tief liegende Zonen der Flussinsel Waltendorf und der Ufervorschüttung Sand ist darauf zu achten, dass durch die Materialumlagerungen keine Querschnittseinengungen erfolgen.

§ 3

Im Zuge der Nutzung des Grundstücks Fl.-Nr. 478 (Gemarkung Hornstorf) für die Errichtung einer temporären BE-Fläche nördlich der Schleuse Straubing ist zu den auf den südlich und östlich an dieses Grundstück angrenzenden Böschungen befindlichen Gehölzbeständen ein Abstand von 5 m einzuhalten. Größere Rückschnitte sind nicht zulässig.

§ 4

Bei der Abwicklung des Baustellenverkehrs mit LKW für die Umsetzung der LBP-Maßnahme 2-6 A_{FFH} (Habitataufwertung der Straubinger Schleife) sind folgende Auflagen zu beachten:

- (1) Vor Baubeginn ist die Baustellenzufahrt auszuschildern.
- (2) Der Baustellenverkehr darf nur zwischen dem 01.10.2021 und dem 28.02.2022 mit maximalen täglichen Arbeitszeiten von 7 bis 20 Uhr stattfinden.
- (3) Für die Zufahrt zum Donauufer und die dafür erforderlichen Gehölzrodungen sind soweit wie möglich Uferabschnitte zu wählen, in deren Bereich hauptsächlich Neophyten (*Acer negundo* – Eschenahorn) vorkommen.
- (4) Die für die Zufahrt erforderlichen Gehölzrodungen dürfen nur in der Zeit vom 01.10. bis zum 28./29.02. eines jeden Jahres erfolgen. Mögliche Quartiersbäume für Vögel, Fledermäuse u.

a. (Höhlenbäume) sowie Bäume mit weiteren ökologisch relevanten (Mikro-)Habitaten sind zu erhalten.

- (5) Nach Abschluss der Bauarbeiten für die Habitatverbesserungen im Wehrrarm Straubing sind sämtliche Baustelleneinrichtungen und die Baustraße vollständig zu entfernen. Der ursprüngliche Zustand ist wiederherzustellen.
- (6) Die baubedingt erforderlichen Gehölzrodungen sind wieder zu ersetzen. Hierfür darf ausschließlich standortgeeignetes Baummaterial (Silberweiden (*Salix alba*), Schwarzpappeln (*Populus nigra*)) und Strauchmaterial autochthoner Herkunft verwendet werden.

Ein entsprechender Pflanzplan ist mit der zuständigen UNB einvernehmlich abzustimmen.

- (7) Die für die Baustraße in Anspruch genommenen Wiesenflächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder einzusäen. Hierfür darf ausschließlich autochthones Saatgut verwendet werden. Insoweit sind ausschließlich Arten der standorttypischen Lebensraumtypen der FFH-Richtlinie zu verwenden.
- (8) Der Abschluss der Arbeiten ist der zuständigen UNB und HNB anzuzeigen.

III. Anordnungsvorbehalt

Weitere Anordnungen, die erforderlich sind, um eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit oder nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer zu verhüten oder auszugleichen, bleiben vorbehalten.

Kostenentscheidung

Die Kosten hat der TdV für den Ausbau der Wasserstraße zu tragen.

Gebühren und Auslagen werden nicht erhoben.

B. Gründe

I. Tatbestand

Die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern planen den Ausbau der Wasserstraße und die Verbesserung des Hochwasserschutzes an der Bundeswasserstraße Donau zwischen Straubing und Vilshofen.

TdV zum Ausbau der Wasserstraße ist die Bundesrepublik Deutschland (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), vertreten durch die WIGES. TdV zur Verbesserung des Hochwasserschutzes ist der Freistaat Bayern (Wasserwirtschaftsverwaltung), ebenfalls vertreten durch die WIGES.

Für den Teilabschnitt 1: Straubing – Deggendorf (Donau-km 2321,7 bis 2282,5) hat die WIGES jeweils für Bund und Bayern mit Datum vom 09.08.2013/01.09.2014 die Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens gemäß § 14 Abs. 1 Satz 3 WaStrG i. V. m. § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Würzburg (vormals: GDWS – Außenstelle Süd) beantragt. Die Vorhaben wurden mit Planfeststellungsbeschluss der GDWS in Würzburg vom 20.12.2019 – 3600P-143.3-Do/89 – genehmigt. Der Planfeststellungsbeschluss ist zwischenzeitlich in Bestandskraft erwachsen.

Mit Schreiben vom 04.05.2021 hat die WIGES für den TdV Ausbau der Wasserstraße der Planfeststellungsbehörde ein Dokument vom 30.04.2021 mit der Beschreibung von 7 Planänderungen betreffend den Ausbau der Wasserstraße und LBP-Maßnahmen vorgelegt und die Genehmigung der Planänderungen beantragt.

Mit dem Antrag auf Genehmigung der Planänderungen legte die WIGES folgende Stellungnahmen vor:

- Stellungnahme BE-Fläche Fl.-Nr. 478 durch Höhere Naturschutzbehörde (HNB) vom 29.01.2021
- Stellungnahme BE-Fläche Fl.-Nr. 478 durch Untere Naturschutzbehörde (UNB) vom 29.01.2021
- Stellungnahme BE-Fläche Fl.-Nr. 478 durch Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege vom 28.01.2021
- Stellungnahme Zufahrt Kagers durch UNB vom 07.10.2020
- Stellungnahme Zufahrt Kagers durch HNB vom 07.10.2020
- Stellungnahme Zufahrt Kagers durch Stadt Straubing, Immissionsschutz vom 21.12.2020

- Stellungnahme Zufahrt Kagers durch Stadt Straubing, Straßenverkehrsaufsicht vom 22.06.2020
- Stellungnahme Zufahrt Kagers durch Wasserwirtschaftsamt (WWA) Deggendorf vom 02.02.2021

Folgende Planänderungen sind vorgesehen:

1. BE-Fläche nördlich der Schleuse Straubing

Von dem Grundstück Fl.-Nr. 478 (Gemarkung Hornstorf) wird eine Fläche von 3.806 m² für die Errichtung einer temporären BE-Fläche vorübergehend für ca. 3 Jahre in Anspruch genommen. Die BE-Fläche dient der Errichtung von Baubüros von Auftraggeber und -nehmer sowie der hochwassersicheren Lagerung und Instandhaltung von Baugeräten.

Zur Befestigung der Fläche wird der Oberboden abgeschoben und im nördlichen Teil der BE-Fläche in Mieten fachgerecht zwischengelagert. Der Unterboden wird zum Schutz gegen Bodenverdichtung mit einer Schottertragschicht auf Geotextil überdeckt. Nach der Bauabwicklung wird der ursprüngliche Zustand der Fläche wiederhergestellt.

2. Zufahrt Kagers

Für die Umsetzung der LBP-Maßnahme 2-6 A_{FFH} (Habitataufwertung Straubinger Schleife) müssen ca. 25.000 m³ Kies in den Bereich Donau-km 2329,4S bis 2329,8S angeliefert werden. Der Transport soll vorzugsweise per Schiff über den Wehrraum Straubing erfolgen. Aufgrund der herausfordernden nautischen Verhältnisse und der schwankenden Wasserstände im Wehrraum Straubing ist der vollständige Transport auf dem Wasserweg nicht möglich.

Bei dem für die Maßnahme benötigten Material handelt es sich zu ca. 80 % um Nassbaggertgut, das im Zuge der Fahrrinnenvertiefung der Donausohle in Schuten (schwimmende Transportgefäße) anfällt. Bei dem restlichen Material handelt es sich um Grobkies, der mit LKW aus Kiesgruben antransportiert wird.

Gegenstand der Planänderung ist eine Baustraße zur Materiallieferung per LKW für die o. g. LBP-Maßnahme. Als Fahrtroute ist folgende Verbindung vorgesehen: Westtangente SRs48 – Kagerer Hauptstraße SRs10 – Deichhinterweg – bestehende Deichüberfahrt – Deichvorland. Nach Bauende wird der Deichhinterweg wieder Instand gesetzt. Im Deichvorland wird die Baustraße am Ufer südlich des Vegetationsgürtels bis Donau-km 2929,3S neu angelegt. Der bestehende vegetationsarme Bereich um das Flusskilometerschild herum wird genutzt, um den Kies über die Uferbö-

schung in die Donau zu bringen. Nach Bauabwicklung wird die Fläche wieder in den Ausgangszustand versetzt.

3. Verlauf der Fahrrinne

Im Bereich Donau-km 2319,1 bis 2318,9 besteht derzeit am linken Fahrrinnenrand eine lokale Ausbuchtung, die nautisch nicht genutzt werden kann. Zur Vermeidung zusätzlicher Ufereingriffe wird der künftige linke Fahrrinnenrand bis zu 13 m in Richtung Flussmitte verschoben. Die Fahrrinnenfläche verringert sich hierdurch um 1.897 m², die Baggerfläche um ca. 1.000 m².

4. Massenkonzept; Verbringung von Feinmaterial

Ausweislich des planfestgestellten Massenkonzepts wird im Zuge der Sohlbaggerungen kiesiges Material anfallen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung der Sohlbaggerungen wurde durch Sohlproben festgestellt, dass bei der Fahrrinnenherstellung im Schleusenkanal Straubing als Baggergut neben Kies teilweise auch Feinmaterial (Ton/Schluff) anfallen wird. Die Menge an Feinmaterial umfasst ca. 20.000 m³.

Das bei den Sohlbaggerungen entnommene Feinmaterial aus dem Schleusenkanal Straubing wird im Bereich der Ufervorschüttung Sand oder der Flussinsel Waltendorf in Form eines Bodenaustausches in tiefere Zonen eingebracht. Das Feinmaterial wird mit einer 1 m dicken Schicht von Kiesmaterial aus der Fahrrinnenbaggerung bzw. dem zuvor auf der Baufläche angetroffenen Material überdeckt. Eine Mobilisierung des eingebauten Feinmaterials durch Erosionsprozesse ist damit nicht möglich. Die schützende Überdeckung wird dauerhaft unterhalten, da sie jeweils eine technische und/oder ökologische Funktion hat (vgl. Bauwerksverzeichnis – Beilage 193d zum Planfeststellungsbeschluss vom 20.12.2019 – 3600P-143.3-Do/89 –, Bw-Nr. 1.5.010 sowie LBP-Maßnahmen 1-2.6 V_{FFH} und 2-1.1 A_{FFH}).

5. LBP, Uferrückbau Donau-km 2319,2 bis 2318,9

Im Rahmen der Ausführungsplanung der LBP-Maßnahmen 2-2.1 A_{FFH} Uferrückbau mit Wellenschlagschutz) und 2-2.2 A_{FFH} (Uferrückbau mit Wellenschlagschutzelementen – Böschungsbe- reich) bei Donau-km 2319,2 bis 2318,9 ergeben sich folgende Änderungen:

- Zusätzliche Nassbaggerflächen aufgrund von Verlandungen in den Bühnenfeldern: Diese erstrecken sich auf eine Fläche von 3.667 m², die sich an die alte Unterkante der Uferböschung auf dem Grundstück Fl.-Nr. 4147/0 (Gemarkung Straubing) anschließen;

- Anlage einer durchströmbaren Rinne im Bereich des bestehenden Uferfußpunktes mit Kerbung (Höhe: RNW -0,5 m) der beiden Bestandsbuhnen bei Donau-km 2319,1 und 2319,0 für die Errichtung des Wellenschlagschutzes bei gleichzeitiger Bereitstellung der Entwicklung des Lebensraumtyps (LRT) 3270;
- Erweiterung des Flächenumfangs um ca. 300 m² für die Ausgestaltung des Altarmanschlusses im nördlichen Teil des Uferrückbaus (Grundstücke Fl.-Nrn. 4148/2 und 4148/0, Gemarkung Straubing);
- Reduzierung des Flächenumfangs für den Uferrückbau im Bereich des unterstromigen Bühnenfeldes zur Vermeidung der Anpassung eines Dükers.

6. LBP, Uferrückbau Donau-km 2313,5

Aufgrund einer neuen Geländevermessung und eines erforderlichen Abtrags für einen lokalen Bodenaustausch vergrößert sich der Flächenumfang der LBP-Maßnahme 2-2.2 A_{FFH} (Uferrückbau mit Wellenschlagselementen – Böschungsbereich) bei Donau-km 2313,5 geringfügig.

Darüber hinaus entfällt der ursprünglich vorgesehene Erwerb des Grundstücks Fl.-Nr. 370 (Gemarkung Reibersdorf). Es erfolgt eine teilweise vorübergehende und mehrheitlich dauerhafte Inanspruchnahme von Teilen des Grundstücks Fl.-Nr. 370 (Gemarkung Reibersdorf).

7. Technische Planung, Ufervorschüttung Sand mit Anpassung Ufer

Für den Uferrückbau zur Verbesserung der Altarmbindung (LBP-Maßnahme Nr. 1-2.6 V_{FFH}) am unterstromigen Ende der Ufervorschüttung Sand ist für die Erreichbarkeit der Baustelle vorübergehend eine vergrößerte Baufläche (Zuwachs ca. 500 m²) auf dem Grundstück Fl.-Nr. 369/3 (Gemarkung Reibersdorf) erforderlich.

Zugleich erfolgt für den schmalen Eingriff am westlichen Ende des Grundstücks Fl.-Nr. 370 (Gemarkung Reibersdorf) eine z. T. vorübergehende und mehrheitlich dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 370 (Gemarkung Reibersdorf) – s. o. unter Ziff. 6.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die Antragsunterlagen vom 30.04.2021 verwiesen.

II. Rechtliche Würdigung

1. Formalrechtliche Würdigung

1.1 Zuständigkeit

Die Zuständigkeit der GDWS als Planfeststellungsbehörde folgt aus §§ 14 Abs. 1 Satz 3, 14d WaStrG i. V. m. §§ 72 bis 78 VwVfG. Hinsichtlich der Voraussetzungen des § 78 VwVfG wird auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 20.12.2019 – 3600P-143.3-Do/89 –, Bd. 1, Abschnitt B.II.1, S. 166 ff. verwiesen.

1.2 Verfahren

Die Entscheidung wurde nach § 14d WaStrG i. V.m. § 76 Abs. 2 und 3 VwVfG im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens getroffen.

Bei der Änderung handelt es sich – gemessen am Gesamtprojekt Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes Straubing – Vilshofen, Teilabschnitt 1: Straubing – Degendorf – um eine solche von unwesentlicher Bedeutung.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) ist eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung i. S. d. § 76 Abs. 2 und 3 VwVfG, wenn die mit der Planung verfolgte Zielsetzung unberührt bleibt und wenn die beabsichtigte Änderung die bereits getroffene Abwägung aller einzustellenden Belange in ihrer Struktur unberührt lässt. Dies ist demnach stets der Fall, wenn Umfang und Zweck des Vorhabens unverändert bleiben und zusätzliche belastende Auswirkungen von „einigem“ Gewicht sowohl auf die Umgebung als auch hinsichtlich der Belange einzelner auszuschließen sind.³ Unwesentlich ist eine Planänderung insbesondere dann, wenn sie im Verhältnis zur abgeschlossenen Gesamtplanung unerheblich ist, also Umfang, Zweck und Auswirkungen des Vorhabens im Wesentlichen gleich bleiben und nur bestimmte räumliche und sachlich abgrenzbare Teile geändert werden sollen.⁴

Die vorgesehenen Planänderungen beschränken sich auf den Ausbau der Wasserstraße und zugehörige LBP-Maßnahmen, und hier auf lokale Anpassungen im BA 1. Es sollen nur bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile im oberen Planfeststellungsbereich des Teilabschnitts 1: Straubing – Degendorf geändert werden. Umfang, Zweck und Auswirkungen der Vorhaben blei-

³ BVerwG, Urteil vom 16.05.2018, 9 A 4/17, Rdnr. 38 (juris) m. w. N.

⁴ BVerwG, Urteil vom 17.12.2009, 7 A7/09, Rdnr. 22 (juris) m. w. N.

ben im Wesentlichen gleich. Die Planungsziele des Wasserstraßenausbaus und der Verbesserung des Hochwasserschutzes werden durch die Änderungen in ihrer Gesamtheit nicht berührt.

Allerdings kann von einem neuen Planfeststellungs- bzw. genehmigungsverfahren nicht gemäß § 76 Abs. 2 VwVfG abgesehen werden.

Nach dieser Vorschrift kann die Planfeststellungsbehörde von einem neuen Planfeststellungsverfahren absehen, wenn die Belange anderer nicht berührt werden oder wenn die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben.

Wie unten unter Ziff. 2.2 ausgeführt, sind durch die Planänderungen Belange der Wasserwirtschaft, des Naturschutzes, des Immissionsschutzes sowie private Belange berührt.

Soweit die Betroffenen der Planänderung zugestimmt haben, erfolgte dies teilweise unter Vorbehalten bzw. der Forderung nach Auflagen. Im Hinblick auf die grundsätzliche Bedingungsfeindlichkeit der Zustimmung⁵ teilt daher die Planfeststellungsbehörde nicht die Auffassung des TdV, wonach jeweils die Zustimmung i. S. v. § 76 Abs. 2 VwVfG vorliegt.

Allerdings handelt es sich um einen anderen Fall der Planänderung von unwesentlicher Bedeutung i. S. v. § 76 Abs. 3, 2. Alt. VwVfG, da unter Berücksichtigung der geforderten Auflagen die Betroffenen ihr Einverständnis mit den beantragten Planänderungen erklärt haben (vgl. die Anlagen 1 bis 11 zu den Antragsunterlagen vom 30.04.2021).

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Planrechtfertigung

Die beantragte Planänderung ist gerechtfertigt. Sie ist erforderlich und entspricht den fachplanungsrechtlichen und sonstigen Zielen.

Im Fall einer Planänderung muss nicht die Planänderung als solche im Sinne einer Planrechtfertigung erforderlich sein. Vielmehr muss jetzt für das Vorhaben in seiner geänderten Gestalt gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf bestehen.⁶

Hinsichtlich der Planrechtfertigung für den Ausbau der Wasserstraße und die Verbesserung des Hochwasserschutzes Straubing – Vilshofen, Teilabschnitt 1: Straubing – Deggendorf wird auf die

⁵ Zur Bedingungsfeindlichkeit einseitiger Rechtsgeschäfte vgl. *Staudinger/Bork* (2020), Vorbemerkung zu §§ 158 BGB, Rdnr. 34 ff. (juris) m.w.N.

⁶ *BVerwG*, Urt. v. 17.12.2009, 7 A 7/09, Ls. 1 und Rdnr. 27 ff. (juris) m.w.N.

Ausführungen unter B.III.1 im Planfeststellungsbeschluss vom 20.12.2019 – 3600P-143.3-Do/89 –, S. 181 ff. verwiesen.

Wie unter Ziff. 1.2 dargelegt, handelt es sich bei den beantragten Planänderungen um lokale Anpassungen der technischen Planung zum Ausbau der Wasserstraße im BA 1 sowie von LBP-Maßnahmen. Ohne diese Planänderungen könnten die planfestgestellten Ziele des Vorhabens zum Ausbau der Wasserstraße und der LBP-Planung nicht erreicht werden.

2.2 Darstellung und Bewertung der abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange

2.2.1.1 Umweltauswirkungen

Bei dem Änderungsvorhaben handelt es sich um die Änderung eines UVP-pflichtigen Ausbauvorhabens, so dass eine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 3c Satz 1 und 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der vor dem 16.05.2017 geltenden Fassung (UVPG a. F.) durchzuführen ist.

Maßgeblich ist das UVPG a. F., da die in den §§ 5 und 6 beschriebenen Verfahrensschritte vor dem 16.05.2017, nämlich in den Jahren 2013 (Einleitung des Verfahrens gemäß § 5) und 2014 (Vorlage der Unterlagen nach § 6) durchgeführt wurden (siehe die Übergangsvorschrift gemäß § 74 Abs. 2 Nrn. 1 und 2 i. V. m. § 4 UVPG in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.10.2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 117 der Verordnung vom 19.06.2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist).

Das geplante Änderungsvorhaben hat keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG, so dass im Ergebnis keine UVP-Pflicht besteht (Vorprüfung des Einzelfalls vom 10.05.2021). Das Ergebnis wird gemäß § 3a Satz 2, 2. Hs. UVPG a. F. im Verkehrsblatt bekanntgegeben.

2.2.1.2 Wasserwirtschaft

Nachteilige Auswirkungen auf die Belange der Wasserwirtschaft sind durch die Planänderung nicht zu erwarten.

Im Einzelnen gilt folgendes:

2.2.1.2.1 BE-Fläche nördlich der Schleuse Straubing

Ein Teil (ca. 950 m²) der temporären BE-Fläche liegt im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Donau.⁷ Nachteilige Auswirkungen auf das lokale Strömungsgeschehen sind nicht zu erwarten, da es sich um eine reine Einstaufläche (ohne Durchströmung) am Rand des Überschwemmungsgebiets mit geringen Wassertiefen von wenigen Zentimetern handelt. Dem – je nach Nutzung der Fläche – maximalen temporären Verlust von bis zu 315 m³ Retentionsraumvolumen stehen die im Rahmen des Donauausbaus umgesetzten Deichrückverlegungen zur Gewinnung von zusätzlichen Retentionsflächen/-volumina gegenüber, die die Wasserspiegellagen bei Hochwasser verringern.

Die temporäre Errichtung der BE-Fläche ist von den in festgesetzten Überschwemmungsgebieten geltenden Verboten des § 78a Abs. 1 Satz 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ausgenommen (§ 78a Abs. 1 Satz 2 WHG i. V. m. § 12 Abs. 7 Satz 4 WHG).

2.2.1.2.2 Zufahrt Kagers

Der Forderung des WWA Deggendorf nach Gewährleistung der jederzeitigen Befahrbarkeit der vorübergehend als Baustraße genutzten Deichhinterwege, von Deichüberfahrten und des Deichvorlandes für Unterhaltungszwecke und zur Deichverteidigung im Hochwasserfall wird durch die Anordnung unter A.II, § 1 entsprochen.

Der Forderung des WWA Deggendorf nach Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens wird durch die Anordnung unter A.III.2, § 1 (3) des Planfeststellungsbeschlusses vom 20.12.2019 – 3600P-143.3-Do/89 – entsprochen.

2.2.1.2.3 Massenkonzept: Verbringung von Feinmaterial

Nachteilige Auswirkungen auf die Hochwassersituation durch die Einbringung von Feinmaterial in tief liegende Zonen der Flussinsel Waltendorf bzw. der Ufervorschüttung Sand sowie durch die Überdeckung mit regulärem Sohlmaterial sind nicht zu erwarten. Die planfestgestellte Geometrie an der Oberfläche und damit der für die Hochwasserabfuhr relevante Gewässerquerschnitt wird durch diesen Materialaustausch nicht verändert.

⁷ Verordnung des LRA Straubing-Bogen über die Festsetzung des Überschwemmungsgebiets der Donau von Flusskilometer 2346,4 bis 2293,5 im Bereich der Gemeinden Kirchroth, Aholting, Atting, Steinach, Parkstetten, Niederwinkling, Mariaposching, Aiterhofen, Irlbach, Straßkirchen und der Stadt Bogen vom 15.06.2015 (42-6451/3 - Donau).

Der Forderung des WWA Deggendorf, wonach darauf zu achten ist, dass durch Materialumlagerungen keine Querschnittseinengungen erfolgen, wird durch die Anordnung unter A.II, § 2 entsprochen.

2.2.1.2.4 LBP, Uferrückbau Donau-km 2319,2 bis 2318,9

Nachteilige Auswirkungen auf Belange der Wasserwirtschaft sind nicht zu erwarten.

Die Wasserwirtschaftsverwaltung des Freistaats Bayern war durch das Sachgebiet 52 der Regierung von Niederbayern an der Abstimmung der Entwurfsplanung beteiligt.

2.2.1.3 Naturschutz

Soweit durch die Planänderungen Belange des Naturschutzes berührt sind, wird diesen durch die Anordnungen unter A.II weitgehend Rechnung getragen.

Die Bitte der UNB und der HNB, LKW-Fahrten im Zuge der Habitataufwertung der Straubinger Schleife (Planänderung „Zufahrt Kagers“) durch Entnahme von Kiesmaterial aus den Anlandungen linksseitig der Vogelinsel zu reduzieren, hat die WIGES mit der Begründung abgelehnt, das dort angelandete Material sei vom Korndurchmesser zu fein und daher unbrauchbar. Die Planfeststellungsbehörde hält die Begründung für plausibel und nachvollziehbar.

Durch die Planänderungen bedingte Erweiterungen und Reduzierungen der Flächenumgriffe werden im Zuge der Nachbilanzierung berücksichtigt.

Im Übrigen waren die zuständigen Naturschutzbehörden an der Abstimmung der Entwurfsplanung beteiligt.

2.2.1.4 Immissionsschutz

Erhebliche nachteilige Auswirkungen durch Immissionen sind nicht zu erwarten.

Dies gilt auch im Hinblick auf die temporäre Nutzung einer Baustraße zur Materiallieferung für die Habitataufwertung der Straubinger Schleife über Land mit LKW (Planänderung „Zufahrt Kagers“).

Gemäß der Anordnung A.II, § 4 (2) ist der Transport auf den Zeitraum 01.10.2021 bis 28.02.2022 mit maximalen täglichen Arbeitszeiten von 7 bis 20 Uhr beschränkt.

Der TdV sieht zudem als maximale Verkehrsbelastung 10 LKW pro Stunde und bei höchstens 10 Arbeitsstunden pro Tag insgesamt 200 Hin- und Rückfahrten pro Tag vor.

Im Übrigen liegen die Baustelle und die Zufahrt im Außenbereich.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich aus o. g. Gründen der Einschätzung des Umweltamts der Stadt Straubing vom 21.12.2020 an, wonach die Planänderung immissionsschutzrechtlich unbedenklich ist.

2.2.1.5 Verkehrliche Belange

Im Hinblick auf die Forderung der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Straubing nach Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens im Zuge der Abwicklung des Baustellenverkehrs mit LKW für die Umsetzung der LBP-Maßnahme 2-6 A_{FFH} (Habitataufwertung der Straubinger Schleife) wird auf die Anordnung unter A.III.2, § 1 (3) des Planfeststellungsbeschlusses vom 20.12.2019 – 3600P-143.3-Do/89 – verwiesen.

Der Forderung der Stadt Straubing nach Ausschilderung der Baustellenzufahrt für die Habitataufwertung der Straubinger Schleife wird durch die Anordnung unter A.II, § 4 (1) entsprochen.

2.2.1.6 Private Belange

Aufgrund der durch die Planänderung erforderlichen Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 478 (Gemarkung Hornstorf) sowie der Grundstücke Fl.-Nrn. 369/3 und 370 (jeweils Gemarkung Reibersdorf) sind private Belange betroffen.

Die Betroffenen haben der Inanspruchnahme ihrer Grundstücke zugestimmt.

2.3 Abwägungsergebnis

Die mit diesem Bescheid genehmigte Planänderung ist zulässig.

Unter Berücksichtigung der Anordnungen unter A.II stehen öffentliche oder private Belange der Planänderung nicht entgegen.

Gründe für eine Versagung der Planänderung liegen nicht vor (§ 14b Abs. 1 Nr. 6 WaStrG).

Soweit es durch die Planänderung im Zusammenhang mit der Habitataufwertung Straubinger Schleifer (Maßnahme 2-6 A_{FFH}) gegenüber der ursprünglichen Planung zu LKW-Transporten

kommt, ist zu beachten, dass es sich um vorübergehende Auswirkungen handelt. Zudem findet der Transport weiterhin überwiegend auf dem Wasserweg statt. Darüber hinaus liegt der betroffene Bereich im Außenbereich, und der Transport per LKW wird jahreszeitlich und arbeitstäglich eingeschränkt.

2.4 Begründung der Anordnungen

Zu § 1:

Durch die Anordnung wird die jederzeitige Befahrbarkeit von Deichhinterwegen, Deichüberfahrten und des Deichvorlandes für Unterhaltungszwecke und zur Deichverteidigung im Hochwasserfall gewährleistet. Zugleich wird durch die Anordnung einer Forderung des WWA Deggendorf entsprochen.

Zu § 2:

Durch die Anordnung wird einer Forderung des WWA Deggendorf entsprochen.

Zu § 3:

Durch die Anordnung wird einer Forderung der UNB und der HNB entsprochen.

Zu § 4:

zu (1):

Durch die Anordnung wird einer Forderung der Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Straubing entsprochen.

zu (2):

Die Anordnung erging aus naturschutzfachlichen Gründen sowie zur Minimierung von Lärmbelästigungen.

zu (3) bis (7): Durch die Anordnungen wird den Forderungen der UNB und der HNB entsprochen.

zu (8):

Mit der Anordnung wird einer Bitte der HNB nachgekommen.

2.5 Begründung des Vorbehalts weiterer Anordnungen

Durch den Vorbehalt weiterer Anordnungen unter A.III kann nachträglich eintretenden, nicht vorhersehbaren Veränderungen der tatsächlichen Verhältnisse Rechnung getragen werden.

2.6 Begründung der Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf § 14d und § 47 Abs. 1 WaStrG in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.05.2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I, S. 1980), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29.11.2018 (BGBl. I, S. 2237) und der Kostenverordnung zum WaStrG (WaStrG-KostV) vom 08.11.1994 (BGBl. I S. 3450), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 17.05.2017 (BGBl. I S. 1436) i. V. m. Nr. 2 des nach § 1 Abs. 4 WaStrG-KostV angelegten Gebührenverzeichnisses.

Die Entscheidung über die Gebührenfreiheit stützt sich auf § 8 Abs. 1 des Gesetzes über Gebühren und Auslagen des Bundes (Bundesgebührengesetz – BGebG) vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10.03.2017 (BGBl. I S. 417). Die Gebührenfreiheit entbindet gemäß § 12 Abs. 1 Satz 2 BGebG nicht von der Erstattung von Auslagen. Es werden jedoch gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 4 BGebG keine Auslagen erhoben.

C.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Wörthstr. 19, 97082 Würzburg schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

Im Auftrag

(Welte)

Oberregierungsrätin