

Aktenzeichen: 225.5-43542-B 304-008



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**B 304 Altenmarkt - Traunstein
St 2105 (B 306) Siegsdorf - (B 20) Tittmoning
Nordumfahrung Traunstein 2. Bauabschnitt
mit Verlegung der St 2105
Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+500 der B 304
Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+450 der St 2105**

München, 24.06.2005

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	2
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u>	4
A Entscheidung	5
1. <u>Feststellung des Plans</u>	5
2. <u>Festgestellte Planunterlagen</u>	5
3. <u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u>	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	8
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	9
3.4 Verkehrslärmschutz	9
3.5 Landwirtschaft	10
3.6 Fischerei	11
3.7 Wald	11
3.8 Militärische Belange	12
3.9 Altlasten	12
3.10 Sonstige Nebenbestimmungen	12
4. <u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u>	14
4.1 Gegenstand/Zweck	14
4.2 Plan	15
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	15
5. <u>Straßenrechtliche Verfügungen</u>	15
6. <u>Entscheidungen über Einwendungen</u>	15
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	15
6.2 Zurückweisungen	16
7. <u>Entscheidungsvorbehalt</u>	16
8. <u>Sofortige Vollziehbarkeit</u>	16
9. <u>Kostenentscheidung</u>	17
B Sachverhalt	18
1. <u>Beschreibung des Vorhabens</u>	18
2. <u>Vorgängige Planungsstufen</u>	18
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	18
2.2 Ausbauplan für Staatsstraßen	19
2.3 Raumordnung/Landesplanung	19
2.4 Linienbestimmung nach § 16 FStrG	19
2.4 Sonstiges: Regionalplan, Planfeststellungsverfahren	19

3. <u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u>	19
C <u>Entscheidungsgründe</u>	23
1. <u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u>	23
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	23
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	24
1.3 Verfahren zur FFH-Verträglichkeit	24
1.4 Verfahrensrechtliche Rügen	26
2. <u>Umweltverträglichkeitsprüfung</u>	28
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	28
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	39
3. <u>Materiell-rechtliche Würdigung</u>	41
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	41
3.2 Planrechtfertigung	41
3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	46
3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung	46
3.3.2 Planungsvarianten	47
3.3.3 Ausbaustandard	49
3.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz	56
3.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege	66
3.3.6 Gewässerschutz	77
3.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang	79
3.3.8 Städtebauliche Belange	80
3.3.9 Wald	80
3.3.10 Fischerei	81
3.3.11 Jagd	81
3.3.12 Tunnelausbruch/Altlasten	82
3.3.13 Sonstige öffentliche Belange	82
3.4 Private Einwendungen	83
3.4.1 Bemerkungen, die von mehreren Einwendungsführern erhoben wurden	83
3.4.2 Einzelne Einwender	90
3.5 Gesamtergebnis	96
3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	96
4. <u>Sofortige Vollziehbarkeit</u>	97
5. <u>Kostenentscheidung</u>	97
<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	97
<u>Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit</u>	98
<u>Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung und Auslegung</u>	98

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGh	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
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
GVStr.	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 225.5-43542-B 304-008

**Vollzug des FStrG und des BayStrWG;
B 304 Altenmarkt - Traunstein
St 2105 (B 306) Siegsdorf - (B 20) Tittmoning
Nordumfahrung Traunstein 2. Bauabschnitt
mit Verlegung der St 2105
Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+500 der B 304
Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+450 der St 2105**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der Bundesstraße 304 Nordumfahrung Traunstein 2. Bauabschnitt von Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+500 und die Verlegung der Staatsstraße 2105 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+450 wird mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Die festgestellten Pläne, die wasserrechtlichen Erlaubnisse und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtslageplan	1:25.000
3a	Lageplan der Planfeststellungsstrasse	1:5.000
5 Bl. 1	Regelquerschnitt der B 304	1:50
5 Bl. 2	Regelquerschnitt der St 2105	1:50
5 Bl. 3	Regelquerschnitt der Kr. TS 1	1:50

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
5 Bl. 4	Regelquerschnitt Tunnel	1:50
6a Bl. 1-5	Lagepläne	1:1.000
7	Bauwerksverzeichnis	-
8 Bl. 1	Höhenplan der B 304	1:5.000/500
8 Bl. 2	Höhenplan AS-Nord	1:5.000/500
8 Bl. 3	Höhenplan der St 2105	1:5.000/500
8 Bl. 4	Höhenplan Kr. TS 1	1:5.000/500
8 Bl. 5	Höhenplan der GVStr. nach Trenkmoos	1:5.000/500
9	Schalltechnische Untersuchungen	
11a Bl. 1-2	Lagepläne der Immissionsorte	1:5.000/1.000
12	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung	-
12.1 Bl. 1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:5.000
12.2a Bl. 1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5.000
14a Bl. 1-6	Grunderwerbspläne	1:1.000/5.000
15	Grunderwerbsverzeichnis	-

Die Planunterlagen wurden vom Straßenbauamt Traunstein aufgestellt und tragen das Datum vom 18.10.2002. Die 1. Tektur trägt das Datum vom 15.06.2004.

Die Unterlagen 4 (Lageplan der Tunnelvariante), 13 (Unterlagen über die Umweltwirkungen (§ 6 UVPG)), 16 (Bemessung der Entwässerungsanlagen), 17 (Ettendorfer Tunnel), 17.1 (Lageplan betriebstechnische Ausstattung), 18 (Lageplan Versorgungsleitungen - Ettendorfer Tunnel), 19 (Bauwerksskizzen) sowie die infolge der 1.

Tektur vom 15.06.2004 überholten Unterlagen sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, Technikniederlassung Rosenheim, Bezirksbüro Netze 21, Georg Aicher Str. 3a, 83026 Rosenheim, mindestens sechs Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Telekom AG einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

- 3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Kunden Center Eggenfelden, Landshuter Str. 22, 84307 Eggenfelden, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen (Bau-km 2+390 bis Bau-km 2+655 bzw. Bau-km 3+185 bis Bau-km 3+310) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Es ist eine Vorlaufzeit von mindestens sechs Monaten vorzusehen.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden die E.ON Bayern AG zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten. Anker- und Zugseile von Zugmaschinen sind so zu sichern, dass sie auch bei Bruch nicht in die Hochspannungsleitungen schnellen können.

- 3.1.3 Den Stadtwerken Traunstein GmbH & Co. KG, Gasstr. 37, 83278 Traunstein, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Strom-, Erdgas- und Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.4 Der Deutschen Bahn Netz AG, Niederlassung Süd, Immobilienmanagement, Richelstraße 3, 80634 München, um die erforderlichen Baumaßnahmen an den Bahnlinien Rosenheim – Freilassing, Traunstein – Garching und Hufschlag – Waging rechtzeitig abzustimmen.

- 3.1.5 Der Stadt Traunstein, Stadtplatz 39, 83278 Traunstein, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Abwasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.6 Der Gemeinde Surberg, Burgstraße 2, 83362 Surberg, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Abwasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.7 Dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Surgruppe, Am Kiesfang 4, 83317 Teisendorf, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.8 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.
- 3.1.9 Den Fischereiberechtigten in betroffenen Gewässerabschnitten (mindestens 3 Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen) sowie dem Fischereiverband Oberbayern e.V., Nymphenburger Str. 154/II (Karl-Albrecht-Hof), 80634 München, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten. Das Bauende der Gesamtbaumaßnahme ist ebenfalls anzuzeigen.
- 3.1.10 Der Kgl. Priv. FSG Traunstein, vertreten durch den 1. Schützenmeister Michael Eidenschink, Waginger Str. 24, 83362 Surberg, damit die erforderlichen Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Verrohrung des Veitsgrabens und der Zutritt zur Schießanlage aufeinander abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.2.1 Der Vorhabensträger hat die Brückenpfeiler bei der Querung der Traun bei Leideriting im Zuge der B 304 (Bau-km 0+650 bis Bau-km 1+050) so zu gründen, dass eine zusätzliche Sicherung der Traun, der Nebengewässer und der Bereiche um die Pfeiler nicht erforderlich wird. Vorgesehene Flachgründungen, zumindest der unmittelbar an die Fließgewässer angrenzenden Pfeiler sind dahingehend zu überprüfen.
- 3.2.2 Vor Baubeginn sind vom Vorhabensträger in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein Bestandserhebungen des Altwasserbereiches am rechten Traunufer durchzuführen. Nach Beendigung der Brückenbaumaßnahme sind die Altwässer am rechten Traunufer falls erforderlich wieder herzustellen; die nicht wiederherstellbaren Altwässer, z. B. Pfeilerflächen und Zufahrt sind in unmittelbarer Nachbarschaft neu anzulegen. Diese Sanierungsmaßnahme in diesem Bereich ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein abzustimmen.
- 3.2.3 Bei der neu zu erstellenden Baustellenzufahrt am rechten Traunufer hat der Vorhabensträger darauf zu achten, dass ökologisch wertvolle Auenbereiche nicht oder nur im unbedingt notwendigen Umfang beeinträchtigt werden.
- 3.2.4 Sollte sich die Lage der Pfeiler aufgrund der Detailplanung oder beim Bau noch ändern, muss dies in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein geschehen.
- 3.2.5 Der Vorhabensträger hat die Detailplanung im Bereich des Hochwasserdamms Hl. Geist, Bau-km 4+270 - Bau-km 4+370 mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein vor Baubeginn abzustimmen.
- 3.2.6 Der Vorhabensträger hat vor Ausführung der Straßenbaumaßnahme die statische Belastbarkeit der Grundbachverrohrung (Bau-km 4+245) im Benehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein und der Stadt Traunstein, Sachgebiet Stadtentwässerung, nachzuweisen.
- 3.2.7 Der Vorhabensträger hat geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um eine Verkläuserung des Einlaufbauwerkes am Veitsgraben, Bau-km 3+900, zu verhindern. Ablagerungsgut ist rechtzeitig zu entnehmen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Standfestigkeit der Rohrleitungen ist zu gewährleisten.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.3.1 Für die erforderliche Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. wird gemäß Art. 49 BayNatSchG Befreiung von den Verboten des Art. 13e BayNatSchG erteilt, mit der Maßgabe, dass auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.
- 3.3.2 Die in der Planunterlagen 12 und 12.2a dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind möglichst frühzeitig durchzuführen und sollen möglichst mit der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Soweit die Flächen bereits erworben sind, sind dort die Maßnahmen möglichst vor dem eigentlichen Baubeginn durchzuführen. Abweichungen von der Planung, die sich durch den Grunderwerb oder im Zuge der Umsetzung möglicherweise ergeben, sind nur bei gutachtlichem Nachweis der Gleichwertigkeit und im Einvernehmen mit dem Landratsamt Traunstein, untere Naturschutzbehörde, möglich. Auf Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG wird hingewiesen. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.3.3 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- 3.3.4 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.3.5 Die Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist dem Landratsamt Traunstein, untere Naturschutzbehörde, unaufgefordert und fristgerecht durch Bestätigung des Vorhabensträgers, Sachgebiet Naturschutz und Landschaftspflege, nachzuweisen.
- 3.3.6 Der Vorhabensträger hat für die Ausgleichs- und Ersatzflächen in Abstimmung mit dem Landratsamt Traunstein, untere Naturschutzbehörde, einen landschaftspflegerischen Ausführungsplan aufzustellen.
- 3.3.7 Der Vorhabensträger hat die Baustelleneinrichtungen für die ökologischen Maßnahmen jeweils vor Baubeginn der einzelnen Abschnitte im Rahmen einer Begehung mit dem Landratsamt Traunstein, untere Naturschutzbehörde, abzustimmen.

3.4 Verkehrslärmschutz

- 3.4.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärm mindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
- 3.4.2 Der Vorhabensträger hat bei der Ausschreibung des lärm mindernden Belages auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten. Der Einbau des lärm mindernden Belages hat sorgfältig zu erfolgen.
- 3.4.3 Der Vorhabensträger hat die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen aktiven Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwall mit aufgesetzter Lärmschutzwand) bis zur Inbetriebnahme des Bauvorhabens zu errichten und auf Dauer zu unterhalten. Die Lärmschutzanlagen sind bis zum südlichen Portal des Ettendorfer Tunnels zur Vermeidung von Pegelspitzen zu verlängern.
- 3.4.4 Der Vorhabensträger hat im Bereich der Tunneleinfahrten des Ettendorfer Tunnels eine hochabsorbierende Verkleidung ($h = 3 \text{ m}$) bis zu einer Tiefe der dreifachen Tunnelbreite (ca. 33 m) anzubringen.
- 3.4.5 Die Eigentümer der nachfolgend angeführten in der Stadt Traunstein liegenden Anwesen haben gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufent-

halt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen (vgl. Unterlagen 11a Bl. 1 und 11a Bl. 2). 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 nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

O.g. Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer der in der Stadt Traunstein liegenden Anwesen (vgl. Unterlagen 11a, 9):

Heilig-Geist-Straße 6

Heilig-Geist-Straße 6a

Heilig-Geist-Straße 19

- 3.4.6 Die Eigentümer der unter A.3.4.5 aufgeführten Anwesen haben gegen den Vorhabensträger darüber hinaus einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen, soweit die zulässigen Tageslärmgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen überschritten werden. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt.

Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 1997" mit der Maßgabe, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbeeinträchtigung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG vom 19.09.1993, DVBl 1994, S. 338). Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche vorhanden sind, d.h. Balkone, Loggien, Terrassen oder sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen eines Grundstückes. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

- 3.4.7 Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung die Vorgaben des Merkblattes zum Schutz gegen Baulärm (AllMBl Nr. 5/1998) und der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) zu beachten. Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch Wohngebiete geführt werden muss, soweit als möglich tagsüber abgewickelt werden.
- 3.4.8 Bei der Erstellung der Lärmschutzanlagen dürfen grundsätzlich nur gewässerunschädliche Materialien verwendet werden. Sollte der Einbau von anderem Material vorgesehen werden, ist dies vorab mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein abzustimmen.
- 3.4.9 Bei der Ermittlung der Lärmimmissionen im Bereich Heilig-Geist wurde eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h (verkehrsrechtliche Ortsdurchfahrt) zugrunde gelegt. Sollten die Anordnungen der Stadt Traunstein, untere Straßenverkehrsbehörde, hier oder im anschließenden Bereich der südlichen Tunneleinfahrt (siehe A.3.4.5) eine höhere Geschwindigkeit zulassen, hat der Vorhabensträger die Lärmberechnungen zu überprüfen. Im Falle einer Überschreitung der maßgebenden Grenzwerte, behalten wir uns die Entscheidung über weitere Lärmschutzmaßnahmen vor. In diesem Fall hat der Vorhabensträger unverzüglich entsprechende Planunterlagen vorzulegen.

3.5 Landwirtschaft

- 3.5.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

- 3.5.2 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.
- 3.5.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen sowie Ausgleichs- und Ersatzflächen ist auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.5.4 Alle vom Bauvorhaben berührten, bestehenden Drainagen sind vom Vorhabensträger in Abstimmung mit dem betroffenen Grundeigentümer funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Insbesondere ist bei der Bauausführung darauf zu achten, dass der Bestand der unmittelbar an der Grundstücksgrenze der Fl. Nr. 1471 und 1472 der Gemarkung Surberg verlaufenden Hauptdränageleitung für eine ordnungsgemäße Entwässerung erhalten bleibt.
- 3.5.5 Das Befahren landwirtschaftlicher Flächen durch Baufahrzeuge ist soweit wie möglich zu vermeiden.
- 3.5.6 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden (Arbeitstreifen, Bauzwischenlager, Deponien etc.) müssen nach Abschluss der Bauarbeiten so rekultiviert werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung in der ursprünglichen Ertragslage erfolgen kann (keine Untergrundverdichtung, Aufkalkung, Auftrag einer aktiven humosen Oberschicht).

3.6 Fischerei

- 3.6.1 Der Vorhabensträger hat mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere durch geeignete und der Situation angepasste Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit an den vom Bau der Straßenentwässerungsanlage Straßenentwässerungsanlagen betroffenen Gewässern zu vermeiden. Maßnahmen an Gewässern sollten außerhalb der Schonzeiten stattfinden. Auf die Laichzeit dominanter Fischarten ist Rücksicht zu nehmen
- 3.6.2 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlage in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten und das Wasserwirtschaftsamt Traunstein sofort durch den Vorhabensträger zu verständigen.

3.7 Wald

- 3.7.1 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ersatzaufforstungen sind im Einvernehmen mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Traunstein mit standortgerechten Baumarten zum frühestmöglichen Zeitpunkt, möglichst bereits vor Beginn der Baumaßnahme, vorzunehmen. Waldrand- und Waldrandmantelbepflanzungen sind ebenfalls mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Traunstein abzustimmen. Nach Abschluss der Baumaßnahme hat der Vorhabensträger bis spätestens einem Jahr nach Beendigung der Baumaßnahme dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Traunstein nachzuweisen, dass die Ersatzaufforstungen ordnungsgemäß durchgeführt wurden. Die Aufforstungsverpflichtung endet erst, wenn vom zuständigen Amt für Landwirtschaft und Forsten Traunstein in einer Schlussabnahme bestätigt wird, dass die Aufforstungen gesichert.
- 3.7.2 Sämtliche sonstigen den Wald betreffenden Maßnahmen, wie z. B. Baustelleneinrichtungen, sind in Abstimmung mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Traunstein vorzunehmen.

3.8 Militärische Belange

Der Vorhabensträger hat bei Baumaßnahmen an der B 304 das Allgemeine Rundschreiben Nr. 22/1996 BMVBW „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge“ (RABS) zu beachten.

3.9 Altlasten

3.9.1 Vor Baubeginn hat der Vorhabensträger eine Überprüfung der baugrundtechnischen Eignung und Standfestigkeit auf den Fl. Nr. 675./6, 675/8, 675/12 und 677 der Gemarkung Traunstein vorzunehmen. Erdarbeiten in diesem Bereich sind durch eine fachtechnische Fachkraft schadstofftechnisch zu begleiten. Sollte bei Erdbauarbeiten schadstoffhaltiges Material aufgefunden werden, ist dieses entsprechend den gültigen Vorschriften zu entsorgen.

3.9.2 Wird bei einem Unfall beim Bau des Ettendorfer Tunnels im bergmännischen Vortrieb Ausbruchsmaterial mit Hydrauliköl oder Treibstoff der Baumaschinen vermischt, hat der Vorhabensträger kontaminiertes Material entsprechend den gültigen Vorschriften zu entsorgen.

3.10 Sonstige Nebenbestimmungen

3.10.1 Belange der E.ON Bayern AG, Regionalleitung Ostbayern, Prüfeninger Straße 20, 93049 Regensburg

3.10.1.1 Der Vorhabensträger hat während der Bauphase bei Erdarbeiten in der Nähe der 20 kV - Freileitung die Standsicherheit der Masten zu jeder Zeit zu gewährleisten.

3.10.1.2 Der Vorhabensträger hat eventuelle Aufschüttungen oder Baustelleneinrichtungen im Bereich der 20 kV – Freileitungen vorher mit dem Kunden Center Eggenfelden, Landshuter Str. 22, 84307 Eggenfelden zur Einhaltung des Sicherheitsabstandes zu den Leitungen der E.ON Bayern AG abzusprechen.

3.10.2 Belange der Deutschen Bahn AG, Niederlassung Süd, Immobilienmanagement, Richelstraße 3, 80634 München

3.10.2.1 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, zu gegebener Zeit mit der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 EKrG sowie eine Baudurchführungsvereinbarung zur Regelung aller technischen und sicherheitsrelevanten Auflagen abzuschließen. Des Weiteren sind erforderliche Maßnahmen zur Sicherung der Baustelle sowie gegen ein gewolltes oder ungewolltes Betreten oder Befahren des Gefahrenbereiches der Deutschen Bahn AG im Zuge dieser Vereinbarung zu treffen. Falls vor der Baudurchführung zwischen dem Vorhabensträger und der Deutschen Bahn AG keine Kreuzungsvereinbarung über die Regelung aller technischen und sicherheitsrelevanten Auflagen) nach dem EKrG zustande kommt, sind die zu treffenden Kreuzungsregelungen einer nachträglichen Planfeststellung vorbehalten.

3.10.2.2 Nach Abschluss der Entwurfsplanung hat der Vorhabensträger für die detaillierte technische Ausführungsplanung zu Eisenbahnanlagen rechtzeitig vor Baubeginn beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Sachbereich 2, Arnulfstraße 9/11, 80335 München, eine "Eisenbahntechnische Prüfung" (§ 3 Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes) zu beantragen.

3.10.2.3 Sollte sich ein Kraneinsatz in der Nähe von Bahnanlagen ergeben, wobei Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, so ist der Vorhabensträger auf seine Kosten verpflichtet, mit der DB Netz AG eine Kranvereinbarung abzuschließen, welche - wenn die Bahnanlagen nicht mit Last überschwenkt werden - mindestens zwei Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Wenn das Überschwenken der Bahnanlagen mit Last nicht vermeidbar ist, muss der Antrag zur Kranaufstellung mindestens acht Wochen vor Kranaufstellungstermin bei der DB Netz AG eingehen.

Generell ist ein maßstäblicher Lageplan (M = 1:1.000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

- 3.10.2.4 Zum Schutz vor Gefahren, die von der 15kV-Oberleitungsspannung ausgehen, hat der Vorhabensträger (auch bei Bebauungen und Bepflanzungen) die einschlägigen DIN-EN-VDE-Bestimmungen (DIN-VDE 0105-100, DIN VDE 105 Teil 103 und DIN EN 50 122-1 VDE 0115 Teil 3) einzuhalten und zu beachten.
- 3.10.2.5 Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplante Baumaßnahme, insbesondere durch den Tunnelbau, und das Betreiben der baulichen Anlage betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist durch den Vorhabensträger nach Möglichkeit ständig und ohne Einschränkungen, auch besonders während der Baudurchführung, zu gewährleisten.
- 3.10.2.6 Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandsetzung und zum Unterhalt, im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, hat der Vorhabensträger der Deutschen Bahn grundsätzlich ohne Einschränkungen unter angemessener Berücksichtigung der verkehrlichen und betrieblichen Belange des Vorhabensträgers nach § 4 Abs. 2 Satz 2 EKrG zu gewähren.
- 3.10.3 Bauausführung
 - 3.10.3.1 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, während der Bauzeit in vertretbarem Umfang geeignete Maßnahmen gegen eine gravierende Staubbelastung und Straßenverschmutzung zu ergreifen.
 - 3.10.3.2 Der Vorhabensträger hat mit geeigneten Maßnahmen die Beeinträchtigung durch die Baustellenabwicklung (Transporte der Massen usw.) soweit wie möglich zu reduzieren. Insbesondere ist der Baustellenverkehr nach Möglichkeit auf der neuen Trasse abzuwickeln (sog. „Vor-Kopf-Arbeiten“).
 - 3.10.3.3 Im Rahmen der Bauausführung hat der Vorhabensträger die einschlägigen Richtlinien, wie z. B. DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ zu beachten. Bei Überschreitung der maßgebenden Werte aus der Richtlinie sind sich daraus ergebende geeignete Maßnahmen in Abstimmung mit der Stadt Traunstein, der Gemeinde Surberg und den betroffenen Anwohnern durchzuführen.
 - 3.10.3.4 Der Vorhabensträger hat vor Baubeginn eine Begehung der für die während der Bauzeit zu benutzenden Straßen zur Beweissicherung durchzuführen. In einer Niederschrift hierzu ist der tatsächliche Bauzustand zu erfassen. Der Vorhabensträger hat die jeweiligen Grundstückseigentümer Straßenbaulastträger rechtzeitig vorher zu informieren und das Beweissicherungsverfahren mit diesen abzustimmen. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Straßen auf Kosten des Vorhabensträgers wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu bringen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

- 4.1.1 Der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Bundesstraße B 304 Nordumfahrung Traunstein 2.BA im Einschnittbereich über Mulden und Rigolen in den Untergrund sowie teilweise im Einschnittbereich und auf den Brücken über Absetz- und Regenrückhaltebecken in die Traun, den Groß-Haufertsgraben und in den „Kleinen Haufertsgraben“ als Vorfluter nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 5 WHG erteilt.

- 4.1.2 Dem Freistaat Bayern, Straßenbauverwaltung, wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der St 2105 im Einschnittbereich über Mulden und Rigolen in den Untergrund und im Bereich der Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges über Sickerschächte in den Untergrund nach § 3 Abs. 1 Nr. 5 WHG erteilt.

Hinweis:

Wir weisen darauf hin, dass eine Erlaubnis zum eventuell erforderlichen Zutageleiten, Ableiten und Umleiten von Grundwasser zur Bauwasserhaltung während der Bauausführung noch gesondert vom Vorhabensträger beim Landratsamt Traunstein, untere Wasserrechtsbehörde, beantragt werden muss.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen 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 maßgebend. Die hier nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- 4.3.2 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig durch den Vorhabensträger auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.
- 4.3.4 Am Auslauf der Absetzschächte sind zur Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten geeignete Vorrichtungen (Tauchwände) zu installieren. Die Mindesttiefe bei Dauerstau hat 1,5 m zu betragen.
- 4.3.5 Die Anlagen (Schlammeimer und Absetzanlage) sind rechtzeitig zu räumen und das Räumgut schadlos zu beseitigen. Es darf keinesfalls in ein Gewässer eingebracht werden.
- 4.3.6 Falls Rohrrigolensysteme mit Einlaufschächten in der Mulde zur Ausführung kommen, sind Einlaufschächte so hoch über der Muldensohle anzuordnen, dass sie erst anspringen, wenn die Mulden voll eingestaut sind.
- 4.3.7 Sicker- bzw. Rasenmulden sind mit mindestens 20 cm Oberboden auszuführen.
- 4.3.8 Die geplanten Regenklärbecken an der Trauntalbrücke und an der Tunnelausfahrt sind so zu gestalten, dass Leichtflüssigkeiten zurückgehalten werden können. Die Becken sind naturnah mit unbefestigten Böschungen auszubilden, damit sie neben den technischen auch naturschutzfachliche tierökologische Funktionen erfüllen können.
- 4.3.9 Das Auffangbecken am Tunnelende (Bau-km 4 + 200) ist dicht auszuführen und darf keinen Ablauf aufweisen.
- 4.3.10 Soweit dem Unterhaltsverpflichteten des Vorfluters durch die Einleitung erhöhte Unterhaltskosten entstehen, so sind diese durch den Einleiter zu tragen.

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

5. Straßenrechtliche Verfügungen

5.1 FStrG

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, werden von den Bundesfernstraßen

- 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 nach § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

5.2 BayStrWG

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

- 6.1.1 Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung soweit als möglich Bauweisen zu wählen, die nachteilige Auswirkungen auf Gebäude benachbarter Grundstücke (z.B. durch Erschütterungen) vermeiden. Es ist rechtzeitig vor Baubeginn auf Kosten des Vorhabensträgers der baubedingte Einwirkungsbereich zu ermitteln und

eine Sachverständigenbeweissicherung z. B. mittels Pegelmessungen, geologisch-geotechnischer Baudokumentation, geodätischen Messungen usw. durchzuführen. Der Vorhabensträger hat die jeweiligen Grundstückseigentümer rechtzeitig vorher zu informieren und das Beweissicherungsverfahren mit diesen abzustimmen.

- 6.1.2 Die vom Vorhabensträger auf dem bei der Kgl. Priv. FSG Traunstein verbleibenden Grundstück herzustellende Verrohrung des Veitsgrabens ist nach der Fertigstellung gemeinsam abzunehmen, um die Ordnungsmäßigkeit der Baumaßnahme zu überprüfen.
- 6.1.3 Der Vorhabensträger hat im Rahmen der Bauausführung in Abstimmung mit der Kgl. Priv. FSG Traunstein einen Kontrollschacht für den verrohrten Veitsgraben vorzusehen.
- 6.1.4 Der Vorhabensträger hat auf seine Kosten das geplante Öffnen und Wiederherstellen des Schutzwalles der Kleinkaliberschießanlage in Abstimmung mit der Kgl. Priv. FSG Traunstein unter Beachtung der sicherheitstechnischen Bestimmungen für den Schießbetrieb und unter Einbeziehung eines Sachverständigen durchzuführen.
- 6.1.5 Der Vorhabensträger hat auf seine Kosten geeignete Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, um den Schießbetrieb am Schießstand der Kgl. Priv. FSG Traunstein nach Möglichkeit während der Bauphase aufrechtzuerhalten
- 6.1.6 Der Vorhabensträger hat die Sichtverhältnisse an der Fußgängerfurt über den südlichen Bypass am Kreisverkehr Heilig-Geist zu überprüfen und geeignete Maßnahmen zu treffen, die Anhaltesichtweite der zugelassenen bzw. tatsächlich zu erwartenden Geschwindigkeit sicherzustellen. Erforderlichenfalls ist die bestehende Führung des Fahrbahnrandes zu verändern.

6.2 **Zurückweisungen**

Die übrigen im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder schriftlich abgegebenen oder in den Erörterungsterminen zu Protokoll erklärten Zusagen des Vorhabensträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7. **Entscheidungsvorbehalt**

Die Inanspruchnahme der Fl. Nr. 966, Gemarkung Surberg, westlich von Leiderting zum Ausgleich für Eingriffe in die Wälder westlich der Traun und die Traunleite (Maßnahme N 1: Entwicklung eines Auwaldstreifens entlang der Traun) erfolgt unter dem Vorbehalt des freihändigen Grunderwerbs.

Ist ein freihändiger Grunderwerb nicht möglich, hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen, dass er keine anderen naturschutzfachlich gleich geeigneten Flächen zum ortsnahen Ausgleich der Eingriffe in die Traun- und Leitenwälder finden kann.

In diesem Fall ist zur abschließenden Feststellung der Ausgleichsfläche ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren so rechtzeitig zu beantragen, dass die Durchführung der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahme bis zu Beendigung der Baumaßnahme erfolgen kann. Sofern eine andere Fläche gefunden wird, verweisen wir auf Art. 76 BayVwVfG.

8. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Dieser Beschluss ist gemäß § 17 Abs. 6a Satz 1 FStrG sofort vollziehbar.

9. **Kostenentscheidung**

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

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesstraße B 304 führt von München über Wasserburg, Traunstein und Freilassing zur Grenze der Bundesrepublik Deutschland/Republik Österreich bei Salzburg. In Altenmarkt stößt die Bundesstraße B 299 von Norden kommend auf die B 304.

Die Staatsstraße St 2105 führt von der B 306 bei Siegsdorf über Traunstein zur B 20 bei Tittmoning. Im Bereich der geplanten Baumaßnahme führt die St 2105 derzeit durch die Surberger Ortsteile Hallabruck und Hufschlag.

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst den Neubau der Nordumfahrung der Stadt Traunstein im 2. Bauabschnitt zwischen Str. km 11,152 und Str. km 52,060 (Baulänge 4,5 km) im Zuge der B 304 Altenmarkt – Traunstein, acht Kunstbauwerke (Brücken), den Ettendorfer Tunnel, die gleichzeitige Verlegung (Neubau) der St 2105 zwischen Bau-km 0+000 und Str. km 1,980 (Baulänge 1,45 km), sowie die Verlegung der Kreisstraße TS 1 mit Anschlussbereich an die neue B 304 zwischen Str. km 2,429 und 3,074 der Kr. TS 1 (Baulänge 625 m) und die durch die Planung notwendigen Änderungen im sonstigen Wegenetz.

Die Nordumfahrung der B 304 beginnt nördlich von Traunstein am Ende des 1. Bauabschnitts bei Str. km 11,152 (Bau-km 0+000). Hier wird die Bahnstrecke Traunstein - Garching mit einem bereits im 1. Bauabschnitt erstellten Brückenbauwerk überführt. Die Trasse schwenkt dann nach Nordosten ab und verläuft ab hier im Waldbereich. Kurz nach der Bahnkreuzung wird die bestehende B 304 an die Nordumfahrung höhenfrei angeschlossen. Im weiteren Verlauf überquert die Trasse das Trauntal mit einem 361 m langen Bauwerk, den Groß-Haufertsgraben und die Kreisstraße TS 1. Die Kreisstraße wird unterführt und mit einer Rampe (Knotenpunktstyp IV) an die neue Bundesstraße 304 angeschlossen. Die neue Gemeindeverbindungsstraße zum Ortsteil Trenkmoos (mit Tierheim) der Gemeinde Surberg wird überführt, erhält aber keinen Anschluss an die Nordumfahrung. Die Erschließung erfolgt wie bisher über die Kreisstraße TS 1 bzw. über die Gemeindeverbindungsstraße Hufschlag – Trenkmoos. Dann verlässt die Nordumfahrung den Wald und gelangt in den Randbereich des Trenkmooses. Bei Bau-km 3+212 zweigt die verlegte St 2105 in Richtung Waging von der neuen B 304 ab. Die beiden Straßen werden höhenfrei verbunden. Die alte St 2105 wird höhengleich bei Bau-km 1+215 an die neue St 2105 angeschlossen, um die Ortsteile Hufschlag und Hallabruck sowie Lauter weiterhin an das überörtliche Straßennetz anzubinden. Der 725 m lange „Ettendorfer Tunnel“ beginnt nach der Anschlussstelle der B 304 und der St 2105 und unterfährt den Höhenrücken von Ettendorf, die Bahnlinie München – Salzburg und die Hangkante zur Traun. Im Bereich des Veitsgrabens wird der Tunnel im Kreuzungsbereich überschüttet und der Veitsgraben verrohrt. Nach der südlichen Tunnelausfahrt wird für die Anschlussstelle B 304 neu/B 304 alt ein Kreisverkehr mit zwei Bypässen gebaut. Die neue Umfahrung endet bei Bau-km 4+500 südlich der Traunsteiner Heiliggeistbrücke. Zu den Einzelheiten nehmen wir Bezug auf die Darstellung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und in den Lageplänen (Unterlagen 3a, 6a).

2. Vorgängige Planungsstufen

2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von 2004 ist die Nordumfahrung von Traunstein (2.BA) im Zuge der B 304 als Maßnahme im "Vordringlichen Bedarf" eingestuft (5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I 2004, Seite 2574ff). Auch im Bedarfsplan von 1993 (BGBl. I,

1993, S. 1877) war das genannte Vorhaben bei den „Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs“ enthalten.

2.2 Ausbauplan für Staatsstraßen

Die Verlegung der St 2105 nördlich Traunstein ist im 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen als Maßnahme der ersten Dringlichkeit enthalten.

2.3 Raumordnung/Landesplanung

2.2.1 Für den Bau der „Nordumgehung Traunstein“ wurde im Februar 1977 von der Regierung von Oberbayern, höhere Landesplanungsbehörde, ein Raumordnungsverfahren durchgeführt und die gewählte Linienführung in der landesplanerischen Beurteilung vom 15.03.1979, Az.800-8254-15/77, unter Beachtung verschiedener Maßgaben für Trassenführung und Anschlussstellen, Landschaftsschutz, Wasserwirtschaft, Landwirtschaft, Umwelt und Energiewirtschaft (vgl. Unterlage 1, S. 14f) als den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entsprechend beurteilt.

2.2.2 Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2003) werden als Ziele unter Ziffern B V 1.4.2 und B V 1.4.7 festgesetzt, dass Verkehrsengpässe beseitigt und zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrs- und Umweltsituation Ortsumgehungen geschaffen und Unfallschwerpunkte beseitigt werden sollen.

2.4 Linienbestimmung nach § 16 FStrG

Mit Schreiben vom 11.02.1980 Nr. 800-8254-15/77 hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen die Linienführung für die Verlegung der B 304 bestimmt. Der Vorentwurf für den 2. Bauabschnitt wurde am 11.07.2000 genehmigt.

2.5 Sonstiges: Regionalplan, Planfeststellungsverfahren

Der Regionalplan für die Region Südostoberbayern (3. Fortschreibung vom 01.07.2002) fordert gemäß Ziffer B VII 3.2.3 für eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen, dass die Bundesstraße B 304 mit dem Neubau von Ortsumfahrungen u. a. von Traunstein ausgebaut werden soll.

Zur Entlastung des Traunsteiner Stadtgebietes vom Durchgangsverkehr wurde mit Beschluss der Regierung von Oberbayern vom 14.11.1995, Az. 225.2-43542 B 304-4, der 1. Bauabschnitt der Nordumfahrung von Traunstein im Zuge der B 304 „Ortsumfahrung Aiging“ planfestgestellt. Der 1. Bauabschnitt wurde zwischenzeitlich gebaut und am 06.11.1997 dem Verkehr übergeben. Der südlich der Maßnahme anschließende Abschnitt der B 306 bis zur Bundesautobahn A 8 nach Siegsdorf (sog. Blaue-Wand-Straße) wurde bereits Anfang der 70er Jahre ausgebaut.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 18.10.2002 beantragte das Straßenbauamt Traunstein, für den Neubau der Nordumfahrung Traunstein im Zuge der B 304 und für die Verlegung der St 2105 das Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 18.11.2002 bis 17.12.2002 bei der Stadt Traunstein und der Gemeinde Surberg nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Traunstein, der Gemeinde Surberg oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 02.01.2003 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Traunstein
- Gemeinde Surberg
- Landratsamt Traunstein
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Bayerisches Landesanstalt für Bodenkultur und Pflanzenbau
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bodendenkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege
- Bayerisches Forstamt Traunstein
- Forstdirektion Oberbayern-Schwaben
- Landwirtschaftsamt Wasserburg, Sitz Rosenheim
- Landwirtschaftsamt Laufen/Traunstein
- Bayerischer Bauernverband, Bezirksverband Oberbayern
- Direktion für Ländliche Entwicklung München
- Vermessungsamt Traunstein
- Eisenbahnbundesamt München
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Polizeidirektion Traunstein
- Bezirk Oberbayern - Fachberater für Fischerei
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Surgruppe
- Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH
- Stadtwerke Traunstein GmbH & Co. KG
- Deutsche Telekom AG
- E.ON Bayern AG, Regionalleitung Ostbayern
- DB Energie GmbH
- DB Netz AG, Niederlassung Süd
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Erdgas Südbayern GmbH

- Sachgebiet 350 der Regierung von Oberbayern – höhere Landesplanungsbehörde
- Sachgebiet 830 der Regierung von Oberbayern – höhere Naturschutzbehörde
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.
- Deutscher Alpenverein e. V.
- Verein zum Schutz der Bergwelt e. V.
- Landesverband Bayern e. V. der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 23.07.2003, 24.07.2003 und 25.07.2003 in Traunstein erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, anerkannten Vereine sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis der Erörterungstermine ist in drei Niederschriften festgehalten.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und der abgegebenen Stellungnahmen erstellte das Straßenbauamt Traunstein die 1. Tektur vom 15.06.2004. Sie beinhaltet im Wesentlichen folgende Änderungen:

Das ursprüngliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzept (A 1, E 1, E 2) der Landschaftspflegerischen Begleitplanung wurde im Hinblick auf naturschutzfachlicher Einwände und geltend gemachte Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in Abstimmung mit den Fachbehörden überarbeitet. Insbesondere die Waldneuschaffung bei Hufschlag (E 2) wurde auf eine andere Fläche nach Hofstätt (N 2) verlegt. Ebenso wurde eine Neuschaffung von Feuchtsflächen in Kühnhausen am Waginger See (N 4) vorgenommen.

Bei den Lärmberechnungen für den Straßenabschnitt der B 304 von der Anschlussstelle B 304 neu/St 2105 neu bis zum Tunnelportal Süd sowie für die Abstrahlung Tunnelöffnung (Flächenschallquelle) wurde die Geschwindigkeit $v = 80$ km/h berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der Einstufung des Ortsteils Heilig-Geist als Allgemeines Wohngebiet wurde die Lärmberechnung für den Bereich zwischen dem südlichen Tunnelportal und dem Kreisverkehr überarbeitet. Die Ergebnisse sind in den Unterlagen 1 und 9 aufgezeigt.

Aufgrund der gesetzlichen Neuregelung in § 2 Abs. 6 FStrG wurden die straßenrechtlichen Verfügungen für die betroffenen Bundesfernstraßen in die Planfeststellung aufgenommen.

Im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 15) wurde für die dauernd zu beschränkten Flächen der Grund der Beschränkung in die Spalte „Bemerkung“ eingetragen. Der in das Grundbuch einzutragende Text der Beschränkung wurde als Anhang zum Grunderwerbsverzeichnis beigefügt.

Für das Regenrückhaltebecken B4a wurde eine neue Berechnung nach dem Merkblatt M 153 mit dem Typ des Vorflutgewässers „kleiner Flachlandbach“ durchgeführt (vgl. Unterlage 16).

Der vorgesehene Düker 2,0/2,0 m für den Veitsgraben wird durch 3 Rohrdurchlässe DN 600, Länge rd. 40 m, ersetzt. Der westseitige Teil des Veitsgrabens wird auf einer Länge von ca. 100 m den neuen Gegebenheiten angepasst. Das Oberflächenwasser des Rettungsplatzes wird über eine Entwässerungsleitung DN 300 in den Veitsgraben abgeleitet.

Die Änderungen wurden in die Planunterlagen vom 18.10.2002 eingearbeitet. Im Interesse der besseren Übersichtlichkeit wurden die Unterlagen für die 1.Tektur vom 15.06.2004 teilweise neu erstellt.

Mit Schreiben vom 16.08.2004 legte der Vorhabensträger die geänderten Planunterlagen bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte die Fortführung des Planfeststellungsverfahrens.

Die geänderten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 20.09.2004 bis 20.10.2004 bei der Stadt Traunstein und der Gemeinde Surberg nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderungen bei der Stadt Traunstein und bei der Gemeinde Surberg oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 04.11.2004 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Die Regierung von Oberbayern gab folgenden Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Vereinen erneut Gelegenheit zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen:

- Stadt Traunstein
- Gemeinde Surberg
- Landratsamt Traunstein
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Bayerisches Forstamt Traunstein
- Landwirtschaftsamt Wasserburg, Sitz Rosenheim
- Landwirtschaftsamt Laufen/Traunstein
- Bayerischer Bauernverband
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Sachgebiet 830 der Regierung von Oberbayern – höhere Naturschutzbehörde

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 03.03.2005 in Traunstein erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, anerkannten Vereine sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Sowohl Bundesfernstraßen nach § 17 Abs. 1 FStrG als auch Staatsstraßen nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Wir gehen vorliegend von zwei selbständigen, grundsätzlich nach anderen Gesetzen planfeststellungsbedürftigen Maßnahmen aus, die aber ausnahmsweise gebündelt in einem Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müssen. Die Nordumfahrung Traunstein 2. Bauabschnitt B 304 und die Verlegung der St 2105 haben eine eigene planerische Rechtfertigung und verkehrsrechtliche Bedeutung (vgl. unten C.3.2). Es handelt sich somit grundsätzlich um zwei selbständige Bauvorhaben unterschiedlicher Straßenbaulastträger, die gleichzeitig errichtet werden sollen und sich nicht als reine Folgemaßnahme des jeweils anderen Verfahrens darstellen.

Da die gleichzeitige Verlegung der St 2105 aus der Gemeinde Surberg über die Anbindung an die B 304 in einem durch verschiedene Zwangspunkte und der Maßgabe zur weitestgehenden Schonung des berührten Naturraumes Trenkmoos erfolgen soll, hängen die beiden Vorhaben derart untrennbar in einem engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang, dass für sie statt einer schlichten Abstimmung der Planungen ein gesteigerter Bedarf nach Koordination nur in Form einer einheitlichen Abwägungsentscheidung in diesem Fall möglich und auch sinnvoll ist. Durch ein einheitliches Verfahren kann dem gesteigerten Koordinierungsbedarf, insbesondere für den Bereich des Verflechtungsbauwerkes oder die unumgängliche gemeinsame Planung und Durchführung der naturschutzrechtlich gebotenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, nachgekommen werden. Daher ist es gem. Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG zulässig und sogar geboten, dass nur ein Planfeststellungsverfahren stattfindet. Da der Bau der Nordumfahrung Traunstein im Zuge der B 304 schwerpunktmäßig gemessen z. B. an der verkehrspolitischen Bedeutung, den Umweltauswirkungen und der Baumasse einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt als die gleichzeitig geplante Verlegung der St 2105, richtet sich das Verfahren der Planfeststellung im Übrigen aufgrund Art. 78 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG nach dem bundesrechtlich geregelten Planfeststellungsverfahren §§ 17 ff. FStrG, Art. 72 ff. BayVwVfG. Diese verfahrensrechtliche Zusammenfassung ermöglicht die einheitliche Bewältigung aller durch die Planung aufgeworfenen Probleme und hat auch als Nebeneffekt für die Betroffenen den Vorteil eines einheitlichen Rechtsweges im Falle einer rechtlichen Überprüfung der Bauvorhaben. Die unterschiedlichen Belastungen durch den Bau der B 304 und der Verlegung der St 2105 können somit einheitlich vor Gericht überprüft 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 also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Er-

laubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung von Oberbayern jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen.

Für den Neubau der B 304 wäre nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i.V.m. § 3c Abs. 1 Satz 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) i.V.m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich, wenn eine Vorprüfung des Einzelfalles ergibt, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Diese Frage kann jedoch hier offen bleiben, da die vorgelegten Planunterlagen die erforderlichen Unterlagen nach § 6 UVPG enthalten und eine UVP durchgeführt wurde. Die Umweltauswirkungen, die mit der Verlegung der St 2105 verbunden sind, wurden im Rahmen der vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie ebenfalls untersucht. Die UVP ist nach § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommende Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften Alternativen und Angaben der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677). Hinsichtlich möglicher Planungsvarianten verweisen wir auf die Ausführungen unter C.2.3.

1.3 Verfahren zur FFH-Verträglichkeit

Mit der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) wurden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, ein Netz von Gebieten besonderer ökologischer Bedeutung einzurichten und unter Schutz zu stellen. Die FFH-Richtlinie wurde in deutsches Recht übernommen und zwar in den §§ 32 ff BNatSchG/Art. 13b und 13c i. V. m. 49a BayNatSchG. Das Bundesrecht gilt zum Teil unmittelbar (§ 39 i.V.m. § 4 BNatSchG). Ein Projekt ist nach Art. 6 Abs. 3 und Abs. 4 der FFH-Richtlinie (§§ 34 Abs. 2 BNatSchG bzw. Art 13c Abs. 2 BayNatSchG) grundsätzlich unzulässig, wenn anhand einer Verträglichkeitsprüfung festgestellt werden kann, dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines europäischen Vogelschutzgebietes (Art. 4 Abs. 1 der FFH-Richtlinie) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Abweichend davon kann ein Projekt nur nach Art. 6 Abs. 3 und Abs. 4 der FFH-Richtlinie (§ 34 Abs. 3 BNatSchG bzw. Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG) unter den dort genannten Voraussetzungen zugelassen werden. Die EG-Kommission hat gemäß Art. 4 Abs. 2 Unterabs. 3 der FFH-Richtlinie eine (erste) Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung der kontinentalen biogeografischen Region festgelegt (Entscheidung 2004/798/EU vom 07.12.2004). Da die Festlegung der Liste noch unvollständig ist, hat die EU-Kommission diese ausdrücklich unter Überarbeitungsvorbehalt für weitere Nachmeldevorschläge der Mitgliedstaaten gestellt. Die fachliche Umsetzung ist nach der

inzwischen erfolgten Meldung aller Gebietsvorschläge durch die Bundesländer noch nicht abgeschlossen. Nach dem Wortlaut des Art. 4 Abs. 5 der FFH-Richtlinie und der §§ 33 Abs. 5 und 10 Abs. 1 Ziff 5, Abs. 6 Ziff. 1 BNatSchG gelten die Zulassungsanforderungen aber erst nach erfolgter Eintragung in die Gemeinschaftsliste und Bekanntmachung. Alle Gebiete, die zwar gemeldet bzw. nachgemeldet sind, aber noch nicht in eine Gemeinschaftsliste aufgenommen worden sind, unterliegen daher auch nicht dem besonderen Schutzregime der Art. 6 Abs. 2 bis 4 der FFH-Richtlinie (Urteil des EuGH vom 13.01.2005, C-117/03 - Dragaggi). Die Mitgliedstaaten sind aber verpflichtet, solchen nach Art. 4 Abs. 1 der FFH-Richtlinie nachgemeldeten Gebieten einen angemessenen Schutz zuteil werden zu lassen, die im Hinblick auf das mit der FFH-Richtlinie verfolgte Erhaltungsziel geeignet sind, deren erhebliche ökologische Bedeutung auf nationaler Ebene zu wahren.

Im Untersuchungsgebiet für die geplante Nordumgehung Traunstein befinden sich der westliche Rand des FFH-Teilgebietes Nr. 301.02 „Ödmoos“ und das unmittelbar benachbarte FFH-Teilgebiet Nr. 301.01 „Ochsenmoos“ des von der EG-Kommission in die erste Gemeinschaftsliste aufgenommenen FFH-Gebietes Nr. 8142-301 „Pechschnaiter Moorlandschaft und Weitmoos“. Zudem ist der nördlich des Untersuchungsgebietes gelegene Standortübungsplatz Kammer einschließlich einer kleinen Randfläche zur Schutzgebietsausweisung vorläufig vorgeschlagen. Die vom Bauvorhaben berührten Bereiche Trenkmoos und Traunschleife sind dagegen nicht von der Bayerischen Staatsregierung als FFH-Gebiete gemeldet worden, da dort keine prioritären Lebensraumtypen und/oder geschützten Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse nach den Listen der Anhänge I und II der FFH-Richtlinie bzw. der Listen der Vogelschutzrichtlinie vorkommen.

Der Vorhabensträger hat zur Abschätzung der Auswirkungen des Projekts vorab eine FFH-Verträglichkeitseinschätzung für das in der Liste enthaltene und die nachgemeldeten FFH-Gebiete vornehmen lassen.

Das FFH-Teilgebiet „Ödmoos“ liegt östlich der bestehenden St 2105 und erstreckt sich in südöstlich-nordwestlicher Richtung in einem Abstand von 80 m zur Straße im Norden und ca. 300 m im Süden. Es werden keine Straßenbauwerke im Bereich des FFH-Gebietes errichtet, so dass eine unmittelbare anlagenbedingte Schädigung ausscheidet. Eine mögliche Barrierewirkung für die Zauneidechse und für die Gelbbauchunke durch die St 2105 und die Kr. TS 1 besteht bereits zum jetzigen Zeitpunkt und wird in baulicher Hinsicht durch die Verlegung nicht verändert. Der Baubetrieb berührt keine Flächen des FFH-Gebietes unmittelbar. Als mögliche betriebsbedingte mittelbare Auswirkungen verbleibt die Verfrachtung von Staubemissionen (Nährstoffeintrag) während der Bauphase von der Deponiefläche am Parkplatz der St 2105 in das FFH-Gebiet. Von der Nordspitze der geplanten Deponiefläche beträgt die Entfernung zum nächstgelegenen nordwestlichen Rand des FFH-Gebietes mindestens 100 m, von der Südspitze der geplanten Deponiefläche zum nächstgelegenen Rand des FFH-Gebietes mindestens 220 m. Durch die relativ dichte Bestockung mit Fichtenwald und Laubwald auf einer Tiefe von ca. 85 bis 160 m ist eine weitgehende Staubfilterung und -bindung durch den Waldbestand zu erwarten. Zudem kann bzw. soll dieser mögliche, unerwünschte Nährstoffeintrag in das Moorgebiet durch geeignete Maßnahmen (z. B. Erhalt einer Randbepflanzung unmittelbar um die Deponiefläche, Schüttung eines Randwalles, Befeuchtung der Deponiefläche während des Baubetriebes) weiter reduziert werden. Betriebsbedingte Auswirkungen der Verlegung der St 2105 sind nicht zu erwarten, da sich nach dem Verkehrsgutachten für die St 2105 im Prognosezeitraum 2015 keine Veränderung der Verkehrsstärke durch die Verlegung ergibt.

Da das Bauende der geplanten Verlegung der St 2105 ca. 1000 m vom FFH-Teilgebiet „Ochsenmoos“ und die Nordumfahrung Traunstein ca. 300 m bis 500 m vom „Standortübungsplatz Kammer“ entfernt liegt, sind auch dort keine bau-, anlage- oder betriebsbedingten Auswirkungen zu erwarten.

In Übereinstimmung mit dem Landratsamt Traunstein, untere Naturschutzbehörde, ist deshalb, unabhängig von der Frage der Anwendbarkeit der Art. 6 Abs. 2 bis 4 der FFH-Richtlinie auf nachgemeldete, noch nicht in die Gemeinschaftsliste aufgenommene Gebiete, eine gesonderte FFH-Verträglichkeitsprüfung schon deswegen nicht erforderlich, weil aufgrund der vorherigen Abschätzung zweifelsfrei festgestellt werden kann, dass mit keinen erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen der Gebiete zu rechnen ist.

1.4 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

1.4.1 Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde gerügt, dass den Planunterlagen nicht zu entnehmen sei, ob vorliegend zwei Planfeststellungsverfahren durch die Bundesrepublik Deutschland nach FStrG und durch den Freistaat Bayern nach BayStrWG durchgeführt werden oder ob es sich bei der Verlegung der St 2105 lediglich um eine notwendige Folgemaßnahme gem. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG handelt. Der Rechtsschutz sei bei zwei selbständigen Planfeststellungsverfahren für die Betroffenen aufgrund der unterschiedlichen gerichtlichen Zuständigkeiten erschwert, weil zur rechtlichen Überprüfung der Bundesstraßenplanung der Bayerische Verwaltungsgerichtshof und zur rechtlichen Überprüfung der Staatsstraßenplanung das Bayerische Verwaltungsgericht München zuständig wäre.

Wir gehen, wie schon oben unter C.1.1 erläutert, von einem nach Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG zulässigen Zusammenfassen zwei selbständiger, planfeststellungsbedürftiger Baumaßnahmen aus, die ausnahmsweise gebündelt nach dem bundesrechtlich geregelten Planfeststellungsverfahren §§ 17 ff. FStrG, Art. 72 ff. BayVwVfG in einer Planungsentscheidung erfolgt. Der Rechtsweg gegen den Planfeststellungsbeschluss richtet sich somit ebenfalls nur einheitlich nach den bundesrechtlichen Vorschriften, wonach gem. § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 VwGO der Bayerische Verwaltungsgerichtshof zur rechtlichen Überprüfung des gesamten Planfeststellungsbeschlusses zuständig ist. Wir verweisen insofern auf die Rechtsbehelfsbelehrung am Ende dieses Beschlusses.

1.4.2 Des Weiteren wurde in verfahrensrechtlicher Hinsicht bemängelt, dass die Frist zwischen der Bekanntmachung der Planauslegung am Freitag, 15.11.2002 und dem Beginn der Planauslegung am Montag, 18.11.2002 zu kurz bemessen worden sei. Außerdem sei das Ende der Einwendungsfrist mit dem 02.01.2003 ungünstig gewählt worden, da über die Weihnachtsfeiertage und die wenigen dazwischen liegenden Arbeitstage die dem Bürger zustehende anwaltliche Beratung kaum möglich gewesen sei. Diese Einwände halten wird für unbegründet. Art. 73 Abs. 5 Satz 1 BayVwVfG verlangt lediglich, dass die Bekanntmachung vor der Auslegung zu erfolgen hat. Diese gesetzliche Vorgabe ist vorliegend erfüllt. Auf die früher vorgeschriebene Wochenfrist für die ortsübliche Bekanntmachung hat der Gesetzgeber mit dem Genehmigungsverfahrensbeschleunigungsgesetz (GenBeschlG; BGBl I 1996, S. 1354) bewusst verzichtet. Die erfolgte Bekanntmachung drei Tage vor der Planauslegung erfüllte, wie die fristgerechte Einwendung des entsprechenden Betroffenen zeigt, die mit ihr bezweckte Anstoßfunktion. Dass die Frist zwischen Bekanntmachung und Auslegung vorliegend auf ein Wochenende fiel, ist ebenfalls nicht zu beanstanden. Da vor dem Beginn der Auslegung am Montag, 18.11.2002 ohnehin keine Möglichkeit bestand, den Plan einzusehen, spielen die Öffnungszeiten der auslegenden Stellen für die Zeit zwischen Bekanntmachung und Auslegung keine Rolle. Im Übrigen besteht kein Rechtsanspruch auf die Wahrung einer Mindestfrist. Ebenfalls nicht nachvollziehen können wir die Kritik hinsichtlich des Zeitpunkts der Verfahrenseinleitung bzw. der Planauslegung. Die Dauer der Auslegung und der sich daran anschließenden Einwendungsfrist wird nicht von der Planfeststellungsbehörde bestimmt, sondern ist gesetzlich vorgeschrieben (Art. 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Die Planfeststellungsbehörde war im Hinblick auf den Informationszweck der Öffentlichkeitsbeteiligung bemüht, sicherzustellen, dass die Auslegung außerhalb der Weihnachtsfeiertage erfolgte. Bereits während dieser einmonatigen

Planauslegung bestand für Betroffene die Möglichkeit sich anwaltlich beraten zu lassen und Einwendungen zu erheben. Innerhalb der Monatsfrist, in der der Plan eingesehen werden kann, genügt eine auf die nicht unzumutbar beschränkten Stunden des allgemeinen Publikumsverkehrs bemessene angemessene Einsichtsmöglichkeit. Insgesamt ergab sich damit ein Zeitraum von mehr als sechs Wochen. Die Wahrnehmung der individuellen Interessen wurde somit nicht unbillig erschwert. Einer erneuten Auslegung bedurfte es daher nicht.

- 1.4.3 Es wurde gerügt, dass die Maßnahme lediglich als „Nordumfahrung Traunstein 2. Bauabschnitt“ bezeichnet und die Verbindungsfunktion der geplanten Trasse zwischen den Bundesautobahnen A 8 im Süden und A 94 im Norden in der Bekanntmachung und der Auslegung der Planunterlagen nicht bereits ausdrücklich erwähnt worden ist. Dadurch seien die tatsächlichen Auswirkungen der Maßnahme nicht klar erkennbar geworden. Ein relevanter Verfahrensmangel ist auch nicht darin zu erkennen. Die Planauslegung muss grundsätzlich in einer Weise erfolgen, die geeignet ist, den interessierten Bürgern und betroffenen Gemeinden ein Interesse an weiterer Information und Beteiligung wegen potentieller Betroffenheit bewusst zu machen und dadurch eine auf das geplante Vorhaben bezogene Öffentlichkeit herzustellen. Dieses Erfordernis ist hier erfüllt. Die Titulierung unter Bezeichnung der betroffenen Straße(n) entspricht der üblichen Praxis. Die Nennung der speziellen Verkehrsfunktion im Titel ist für eine Anstoßwirkung nicht erforderlich. Dies ergibt sich schon daraus, dass so gut wie alle Anlieger der neuen Trasse fristgerecht Einwendungen erhoben haben. Es ist nicht klar, welche Betroffenen durch die Titulierung des Vorhabens als „Nordumfahrung Traunstein“ davon abgehalten worden wären, Einwendungen zu erheben.
- 1.4.4 Im Anhörungsverfahren wurde weiterhin vorgebracht, dass das Planfeststellungsverfahren an einem fehlerhaften bzw. fehlenden aktuellen Raumordnungsverfahren leide. Das Raumordnungsverfahren müsse inhaltlich die Erfordernisse der Umweltverträglichkeit mit in die Entscheidung einbeziehen. Den seit Abschluss des Raumordnungsverfahrens veränderten tatsächlichen und rechtlichen Verhältnissen werde nicht hinreichend Rechnung getragen. Die Grundlagen der Planung hätten sich vollkommen verändert und müssten einer erneuten Prüfung zugeführt werden. Überdies sei die Geltungsdauer der landesplanerischen Beurteilung abgelaufen. Diese Rügen weisen wir zurück. Es ist zwar richtig, dass die landesplanerische Beurteilung vom 15.03.1979 bis zum 01.01.1983 befristet war. Wegen ihres gutachtlichen Charakters heißt das jedoch nicht, dass sie damit zu diesem Termin automatisch außer Kraft getreten ist. Sie gilt grundsätzlich so lange wie sich ihre Grundlagen nicht wesentlich ändern, was bis heute nicht der Fall ist. Der Bundesminister für Verkehr hat am 11.02.1980, also noch innerhalb der angegebenen Geltungsdauer, gemäß § 16 FStrG die Linienführung für den Neubau der B 304 bestimmt und damit eine weitere vorbereitende Planungsentscheidung mit behördeninterner Bindungswirkung getroffen. Die Belange der Raumordnung fließen auch in das Abwägungsmaterial des Planfeststellungsbeschlusses ein, so dass selbst das völlige Unterbleiben eines Raumordnungsverfahrens nicht zur formellen Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsverfahrens führen würde (BayVGH, Urteil vom 14.11.1989, Az. 8 B 88.996 und 8 B 89.1333). Darüber hinaus hat die Höhere Landesplanungsbehörde mit Stellungnahme vom 07.11.2002 im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens ihr Einverständnis mit der Planung erklärt und nach Prüfung der Planunterlagen das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung bestätigt. Die Grundlagen der landesplanerischen Beurteilung haben sich daher nicht verändert.
- 1.4.5 Auch die Forderung nach der Einbeziehung der Nordumfahrung Traunstein in das aktuelle Raumordnungsverfahren für die Umfahrung von Altenmarkt/Traunreut erweist sich als unbegründet. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen (4.000 Kfz/24 h), mit dem aufgrund der zu erwartenden Verkehrsverlagerungen des überregionalen Verkehrs zu rechnen ist, wurde bei der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens

(November 2002) von Prof. Dr.-Ing. Kurzak übernommen. Auch bei Berücksichtigung des erhöhten Verkehrsaufkommens ist nach Überzeugung des Gutachters die Leistungsfähigkeit des Ettendorfer Tunnels mit Verkehrsspitzen von ca. 1.100 bis 1.200 Kfz/24 h in der jeweils am stärksten belasteten Fahrtrichtung gegeben. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gibt es keinen Anlass, diese Bewertung in Frage zu stellen. Die Auswirkungen sonstiger Straßenplanungen fließen in den Abwägungsvorgang bei der Planfeststellung ein.

- 1.4.6 Die Gemeinde Siegsdorf musste am Planfeststellungsverfahren nicht direkt beteiligt werden, da eine Betroffenheit i. S. des § 17 Abs. 3a FStrG weder als Behörde noch als Träger eigener Rechte ersichtlich ist. Wir haben aber trotzdem die vorgebrachten Einwendungen in dieser Entscheidung berücksichtigt.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben ist oben unter B.1 dieses Beschlusses sowie in der festgestellten Unterlage 1 näher beschrieben. Hierauf wird verwiesen.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Plangebiet liegt in den naturräumlichen Haupteinheiten Inn-Chiemsee-Jungmoränenland und Salzach-Hügelland und beinhaltet die naturräumlichen Unter-einheiten Untere Trauntalterrassen, Moräne von Reichsberg, Moorzone Ödmoos – Weitmoos und Grundmoränenzug vor Lauter.

Das Untersuchungsgebiet weist vier geologische Einheiten auf, die Sedimentbereiche des Trauntales und des Groß-Haufertsgrabens, das Moränenmaterial beidseits der Traun, das Hoch-, Übergangs- und Niedermoor des Trenkmooses sowie die Schmelzwasserschotter nördlich Hufschlag. Entsprechend den geologischen Ausgangsgesteinen herrschen in den feuchteren Tallagen Pseudogleye, Gleye, Anmoorgleye und auf den Moränenrücken Parabraunerden vor.

Die potentielle natürliche Vegetation besteht im Untersuchungsraum im Wesentlichen aus Wald- und Moorgesellschaften. Trenkmoos und Ödmoos stocken weitgehend auf Hochmoortorf und würden sich dementsprechend zu Hoch- und Übergangsmooren weiterentwickeln, während sich im Bereich der umgebenden Moränenhügel überwiegend Waldmeister-Tannen-Buchenwald einstellen würde. Die Überschwemmungsgebiete der Traun wären von einem Grauerlen-Auwald mit Übergängen zur Hartholzaue bestockt. Innerhalb dieser großflächigen Vegetationseinheiten wären zahlreiche kleinräumige Sonderstandorte mit entsprechender Ausprägung (Nagelfluhbänke, feuchte Mulden etc.) eingebunden.

Die reale Vegetation des Untersuchungsraumes wird hauptsächlich durch land- und forstwirtschaftliche Nutzungen unterschiedlicher Intensität geprägt. Im Bereich der Traunau dominieren überwiegend naturnahe Auwälder der Hartholzaue (Esche, Bergahorn, Stiel-Eiche, Ulme, Erle), während an den Traunleiten nördlich von Traunstein strukturreiche, schluchtwaldartige Laubmischwälder mit Berg- und Spitzahorn, Eschen und Buchen stocken. Zudem finden sich kleinflächige Buchenwälder (z. B. an den Nagelfluhabbrüchen der Traunleiten, nördlich von Hufschlag). Insgesamt überwiegen jedoch Fichtenwälder mit Beimengungen von Tanne, Kiefer und einzelnen Laubbäumen. Bei Hallabruck stocken auf den Talhängen alte fichtenreiche Mischwälder mit Laubholzanteilen.

Besondere naturschutzfachliche Bedeutung besitzen das Trauntal mit dem Groß-Haufertsgraben und das Trenkmoos.

Das Trauntal weist neben Kiesbänken, Altwassern, der Hartholzaue und gut strukturierten Leitenwäldern eine beachtenswerte Anzahl verschiedener gefährdeter, darunter auch nach Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG streng geschützter Arten auf. In der Traunaue kommen die streng geschützten Fledermausarten Abendsegler, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus vor. Der Auenbereich ist gleichzeitig Lebensraum des streng geschützten Eisvogels, Grauspechts sowie von Wasseramsel, der Gelbbauchunke und Ringelnatter. Im Groß-Haufertsgraben sind Vorkommen des Feuersalamanders bekannt.

Im Bereich des Trenkmooses sind zahlreiche Biotoptypen miteinander verzahnt. Das Trenkmoos weist in seinem südlichen Teil noch zahlreiche Feucht- und Streuwiesen sowie artenreiche Wiesen, artenreiche feuchte Hochstaudenfluren an Gräben, Seggen- und Schilfröhrichte und Feuchtgebüsche auf. Die Wiesenflächen werden u. a. von stark gefährdeten und gefährdeten Vogelarten wie Wiesenpieper, Bekassine, Braunkehlchen, Kiebitz und den Heuschreckenarten Große Goldschrecke, Mauwurfgrille, Feldgrille und der Sumpfschrecke als Lebensraum genutzt. Nachgewiesen wurden ferner Laubfrosch, Springfrosch, Erdkröte und Bergmolch. Östlich von Hoflach reicht mit dem Oedmoos ein belastetes Hochmoor in das Plangebiet hinein.

Der Bereich der Leitungsschneise wird von Hochstauden- und Altgrasfluren unterschiedlicher Zusammensetzung bestimmt. Neben artenarmen, nährstoffreichen Hochstaudenfluren und Neophytenfluren kommen auch arten- und blütenreiche Hochstaudenfluren vor, die Lebensraum für einige gefährdete Tagfalterarten wie Trauermantel sind.

Die Traun und der Groß-Haufertsgraben, beide mit Gewässergüteklasse II, sind zusammen mit verschiedenen Gräben im Trenkmoos die einzigen Fließgewässer im Untersuchungsgebiet. Als Stillgewässer finden sich im Plangebiet mehrere Tümpel in der Traunaue und im Trenkmoos. Die Traunaue ist als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen, hier sind auch ein Brunnen und drei Quellaustritte vorhanden. Der Grundwasserflurabstand ist im Trenkmoos stark unterschiedlich mit Flurabständen zwischen 0,5 m und über 10 m. Die Grundwasserneubildungsrate wird für den Bereich des Trenkmooses mit < 2 l/s, für die nördlich und westlich angrenzenden Moränengebiete mit 15 bis 30 l/s angegeben.

Wassergewinnungsgebiete werden von der Maßnahme nicht betroffen. Das Überschwemmungsgebiet der Traun wird durch den Straßenneubau zwischen Bau-km 0+750 und Bau-km 1+000 gekreuzt.

Der Ortsteil Hallabruck liegt innerhalb des Trauntales am südlichen Rand des Planungsgebietes. In nördlicher Fortsetzung befindet sich auf einem höhergelegenen Moränenrücken die Ortschaft Hufschlag. Landwirtschaftlich geprägte Weiler liegen am Rand des Trenkmooses („Trenkmoos“, „Hierankl“) sowie im Norden des Plangebietes („Leiderting“).

Die landwirtschaftlichen Flächen sind auf dem Moränenhügel bei Leiderting und zwischen Hufschlag und Hallabruck mit einem hohen Anteil an Ackerfläche und intensivem Grünland relativ stark genutzt. Auf den entwässerten Niedermoorstandorten des Trenkmooses herrscht die Grünlandnutzung vor, eine zunehmende Nutzungsexensivierung (Landschaftspflegeprogramme) zeichnet sich aber bereits ab. Auf Teilflächen dominieren Seggen, Hochstaudenfluren und Röhrichtbestände. Vereinzelt sind verbuschende Streuwiesenreste vorhanden. Entlang der Gräben stehen teilweise begleitende Gehölze. Die forstwirtschaftliche Nutzung nimmt einen großen Raum im Planungsgebiet ein. Die Wälder erstrecken sich von der Traunaue über die Leitenhänge bis zu den Moränenhügeln und begrenzen das Trenkmoos im Westen, Norden und Osten. Es überwiegt die Forstwirtschaft mit zahlreichen Fichten-, Fichten-Tannen- und Fichten-Kiefern-Altersklassenwäldern.

Die Waldgebiete nördlich von Traunstein und nordöstlich von Hufschlag bewirken einen bioklimatischen Ausgleich durch die Dämpfung von Klimaextremen (Temperatur, Niederschlag, Wind) sowie in der Erhöhung der vertikalen Luftturbulenz, -

durchmischung und Staubfilterung. Die Hanglagen bei Ettendorf und Hufschlag sind für die Versorgung der Siedlungsflächen mit Frisch- und Kaltluft von Bedeutung.

Für stadtnahe, landschaftsgebundene Erholungsnutzungen (Wander- und Radwege) wird vor allem der Traunauwald durch mehrere Wanderwege genutzt. Erholungsnutzungen bestehen auch in den Waldbereichen östlich und westlich der Traun.

Im Untersuchungsgebiet ist der Baumbestand beim „Ettendorfer Kircherl“ als geschützter Landschaftsbestandteil nach Art. 12 BayNatSchG geschützt. Des Weiteren befinden sich mehrere nach Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG geschützte Biotope, u. a. Weichholz- und Hartholzauwald an der Traun, die Leitenwälder der Traun, Feuchtbüsche, Feucht- und Streuwiesen, Großseggenbestände, Landröhrichte sowie Hoch- und Niedermoorreste im Trenkmoos. Im südöstlichen Randbereich des Plangebietes liegt die Teilfläche „Ödmoos“ des FFH-Gebietes „Pechschnaiter Moorlandschaft und Weitmoos“. Im Ödmoos ist die streng geschützte Zauneidechse nachgewiesen. In unmittelbarer Nachbarschaft liegt nordöstlich des Plangebietes die Teilfläche „Ochsenmoos“ das gleichfalls Teil der Pechschnaiter Moorlandschaft ist. Der Traun-Leitenwald am nördlichen Traunufer bei Leiderting und am südlichen Traunufer von der Weidau bis nahezu der Traunbrücke bei Empfing ist als Schutzwald ausgewiesen. Weiterer Schutzwald ist ausgewiesen für den steilen Talhang nördlich Sparz.

Die Kirche St. Vitus und Anna in Ettendorf („Ettendorfer Kircherl“) mit einem spätgotischen Netzgewölbe, einer bemalten Holzempore aus dem 16. Jhd., Barockaltären und Freskendarstellungen ist denkmalgeschützt und prägt das Landschaftsbild entscheidend mit. Vermutlich ist hier die erste Kirche an Stelle einer heidnischen Kultstätte im Jahr 846 entstanden. Erstmals erwähnt wurde die Ettendorfer Kirche im Jahr 1120. Landschaftlich liegt die Ettendorfer Kirche an einer sehr schönen Stelle auf einer Geländeerhebung. Zu Füßen liegt die Stadt Traunstein, im Hintergrund sieht man die Berge des Chiemgaus, des Berchtesgadener und Salzburger Landes. Die Kirche ist Ziel des alljährlich am Ostermontag stattfindenden Georgiritts.

Vorbelastungen bestehen im Untersuchungsgebiet bereits durch Lärm- und Schadstoffemissionen entlang der stark befahrenen Straßen B 304, St 2105 und Kr. TS 1 und der Bahnlinie Hufschlag - Waging sowie durch Eutrophierung von Gewässern und Schadstoffeintrag in Moorböden infolge intensiver landwirtschaftlicher Nutzung im Trenkmoos. Teile des Trenkmooses werden zudem durch landwirtschaftliche Dränagen entwässert. Die Traun ist ebenfalls durch Kläranlagenablauf mit Nährstoffeinträgen und Uferverbauungen, vorbelastet. Die St 2105 und die Kr. TS 1 verursachen Trenn- und Isolationseffekte bei den Waldlebensräumen und führen neben Hausbrand und Gewerbe zu Belastungen der Luftqualität. Des Weiteren wird das Landschaftsbild durch Freileitungen im Bereich Hufschlag, Hierankl und Leiderting beeinträchtigt.

2.1.3 Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe

Wir waren nicht verpflichtet, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Auch § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr. Aus diesem Grunde sind folgende Varianten nicht näher untersucht worden:

Trassierung mit nördlich liegender Achse

Die Trassierung hätte eine erheblich größere Flächeninanspruchnahme im Trenkmoos und stärkere Beeinträchtigungen der Biotopfunktion zur Folge und wurde daher ausgeschieden.

Bauverfahren im Trenkmoos

Es wurden Bauverfahren mit Stützwänden und Auskofferung des Torfkörpers sowie

mit Kiesstützen im Moorbereich untersucht. Aufgrund der durch diese Bauverfahren möglichen Gefahr einer Entwässerung des Trenkmooses wurden diese ebenso nicht mehr weiter verfolgt.

Zweiteiliger Tunnel (Hufschlag-Tunnel, Hallabrucker Tunnel)

Ein zweiteiliger Tunnel würde eine offene Führung zwischen den beiden Tunnelteilen bewirken. Ab der Anschlussstelle B 304/St 2105 würde der 415 m lange „Hufschlag - Tunnel“ beginnen und beim Veitsgraben enden. Dieser würde mit einem Brückenbauwerk gekreuzt. Der Veitsgraben müsste aufgrund des erforderlichen aktiven Lärmschutzes breiter überschüttet werden und es würde ein 95 m langer Durchlass 2,0/2,0 m erforderlich. Auf eine ca. 190 m lange Strecke würde die B 304 dann im Einschnitt entlang des neuen Baugebietes „Hochkreuzstraße“ von Hufschlag geführt, welches nach der Bauleitplanung der Gemeinde Surberg noch erweitert werden soll. Anschließend würde der „Hallabrucker Tunnel“ mit einer Länge von 120 m beginnen. Der Bau dieser Variante wäre etwas kostengünstiger. Es wäre aber mit höheren Verkehrslärmemissionen in den Ortsteilen Hallabruck und Ettendorf zu rechnen. Neben Gründen des Städtebaus und des Winterdienstes spricht auch gegen diese Variante, dass es für einen Kraftfahrer einfacher und sicherer ist, einen Tunnel zu durchfahren statt zwei getrennte Tunnel, bei denen er sich viermal den geänderten Lichtverhältnissen anpassen müsste.

Westumfahrung von Traunstein

Gegen eine Westumfahrung von Traunstein spricht die dichtbesiedelte Siedlungsentwicklung im westlichen Stadtgebiet Traunsteins. Eine Trassenführung würde bei den vorhandenen Siedlungsschwerpunkten Kotzing, Geißing, Traunstorf, Einham, Axdorfer Feld und Seiboldsdorf auf massive Probleme treffen. Eine bessere Erschließung dieser Gebiete im Westen ist nach § 1 Abs. 1 FStrG nicht die spezielle Aufgabe einer Bundesstraße als weiträumiger Verkehrsverbindung. Zudem sprechen gegen die Westumfahrung insbesondere verkehrliche Belange, da nur die Nordumfahrung eine Entlastung vom Durchgangsverkehr ermöglicht und gleichzeitig auch die St 2105 und Kr. TS 1 vom Verkehr entlastet. Weiterhin wäre der Verlauf der B 304 von München über Wasserburg, Traunstein, Freilassing in Richtung Salzburg bei einer Westumfahrung für Kraftfahrzeuge sehr umwegig. Alle beschriebenen Gebietsausweisungen, insbesondere die Gewerbegebiete Haslacher Feld, Wolkersdorf, Chiemseestraße und „Kaserne“ sind zudem bereits an leistungsfähige Straßen angebunden.

Aus den genannten Gründen haben wir nur die Planfeststellungstrassen im Hinblick auf die Umweltauswirkungen überprüft. Wir verweisen insofern auch auf die Ausführungen zu den Planungsvarianten unter C.3.3.2.

2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen u. ä., Entnahme und Deponie von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen.

Verkehrsbedingte Auswirkungen können sein Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbau im nachgeordneten Straßennetz, sein.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z. B. die Flächenüberbauung), z. T. lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken (z. B. die Folgen einer Fließgewässerüberbauung für die Fauna).

Für das Gesamtvorhaben (Neubau der B 304, Verlegung der St 2105, Folgemaßnahmen) werden insgesamt rd. 25,41 ha Grund und Boden (20,9 ha für B 304, 1,9 ha für St 2105, Rest für Folgemaßnahmen) benötigt, die sich wie folgt aufteilen:

- ca. 6,3 ha versiegelte Fläche durch Straßen
- ca. 7,85 ha Böschungs- und Straßenebenenflächen
- ca. 11,26 ha naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzflächen

Es werden zudem insgesamt ca. 5 ha Fläche vorübergehend für die Baumaßnahme in Anspruch genommen, davon sind ca. 1,04 ha Biotopflächen.

2.1.4.1 Schutzgut Menschen

Schutzziel ist die Erhaltung gesunder Lebensverhältnisse für die Teilbereiche "Wohnen" und "Erholung".

2.1.4.1.1 Wohnen

Durch die Baumaßnahme sind Bebauungsbereiche in den Ortsteilen Hl. Geist, Hufschlag, Hallabruck, Ettendorf, Hierankl, Trenkmoos und Leiderting betroffen.

Während der Bauphase entstehen bedingt durch die Bau- und Transportarbeiten Beeinträchtigungen der Wohnfunktion bei einzelnen Gebäuden in Hierankl, Hallabruck, Hl. Geist und Ettendorf durch Lärm- und Kfz-Emissionen der Baufahrzeuge und Erschütterungen bei Bauarbeiten.

Durch den Bau des Straßentunnels wird der Abbruch je eines Wohngebäudes im Bereich der Gartenstraße (Fl. Nr. 1401/2, Gemarkung Surberg) und in Hl. Geist (Fl. Nr. 679/5, Gemarkung Surberg) erforderlich.

Betriebsbedingt ist im Bereich Trenkmoos und Hierankl mit einer Lärmzunahme zu rechnen, ohne dass es zu einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte kommt. Im Bereich Hl. Geist würden hingegen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen die maßgebenden Grenzwerte überschritten und damit sind hier die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt, um aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.

Das geplante Vorhaben führt zu einer Verminderung der Verkehrsbelastung im Bereich der Ortsdurchfahrten von Traunstein, Hallabruck und Hufschlag. In der Ortsdurchfahrt von Traunstein verringert sich nach dem Bau der Ortsumfahrung die Verkehrsbelastung um bis zu 7.100 Kfz/24 h. In der Ortsdurchfahrt von Hallabruck und Hufschlag wird eine Entlastungswirkung von bis zu 8.900 Kfz/24 h im Jahr 2015 prognostiziert. Hierdurch werden auch die Zerschneidungswirkungen und Schadstoffbelastungen für die Wohngebiete, städtebauliche Einrichtungen und die visuellen Störungen beiderseits der Ortsdurchfahrten gemindert. Im Bereich der Kernstadt Traunstein sind die größten Entlastungen im Zuge der Wasserburger Straße und der Rosenheimer- bzw. Salinenstraße sowie im Zuge des Empfänger Hohlweges zu erwarten. Hier werden sich die Mittelungspegel im Planungsfall gegenüber dem Bezugsfall während der Nacht um etwa 3 dB(A) verringern. Noch deutlicher wahrnehmbar werden die Entlastungen im Zuge der St 2105 im Bereich der Ortsdurch-

fahrten Hallabruck und Hufschlag sein. Hier ist mit um mehr als 10 dB(A) geringeren Mittelungspegeln zu rechnen, so dass hier der Kfz-Verkehr künftig nur noch als halb so laut empfunden wird. In anderen Bereichen ist je nach Größe der Verkehrsentlastung ebenfalls mit geringeren Mittelungspegeln zu rechnen. Hier liegen die Veränderungen allerdings unterhalb der Wahrnehmungsgrenze. Im Zuge der innerstädtischen, ausgebauten Durchfahrtsstraßen können die Schadstoffemissionen um 17 bis 55 % reduziert werden. Damit werden die Bewohner der Stadt als Anlieger an den Hauptverkehrsstraßen entlastet.

Erhebliche Beeinträchtigungen von Frischluftbahnen mit Bedeutung für Siedlungsflächen sind nicht erkennbar.

2.1.4.1.2 Erholung

Auswirkungen auf die Erholungsnutzung werden durch den Verlust des Erlebniswertes von freier Landschaft gekennzeichnet. Bei der Bestimmung der Erholungsqualität wird dabei der potenzielle Erlebniswert von Natur und Landschaft ermittelt. Dabei spielen neben naturwissenschaftlichen Kriterien auch sozialwissenschaftliche und wahrnehmungpsychologische Momente eine wichtige Rolle.

Während der Bauphase ist mit Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen zu rechnen. Insbesondere sind davon die Wanderwege in der Traunaue (Brückenbaustelle), entlang der Kr. TS 1 und der Wanderweg entlang der Gemeindeverbindungsstraße Trenkmoos sowie der Wanderweg nördlich Hufschlag betroffen. Neben den Emissionswirkungen entsteht eine vorübergehende visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Baustelle. Die ortsgebundene Erholung in den Wohngebieten kann durch den mit der Bautätigkeit verbundenem Lärm und der Erschütterung, insbesondere im Bereich der Tunnelbaustelle durch den Abtransport des Ausbruchmaterials, beeinträchtigt werden.

Anlagebedingt entstehen dauerhafte, erhebliche visuelle Beeinträchtigungen durch die Traunbrücke.

Erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen werden zudem durch Verkehrslärmemissionen verursacht, welche die Wanderwege im Trauntal und im Bereich Trenkmoos betreffen.

Der Fremdenverkehr profitiert von der verminderten Lärm- und Schadstoffbelastung in den Siedlungsbereichen von Traunstein und Hallabruck. Des Weiteren wird die landschaftliche Beeinträchtigung durch die 20 kV-Leitung durch deren Verkabelung im Bereich der B 304 verringert (Hinweis: Wegen eines Sturmschadens wurde die Leitung im Frühjahr 2005 bereits abgebaut und verkabelt.).

2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen ausschlaggebend. Die Bewertung der Bedeutung der Lebensräume richtet sich dabei nach ihrer Strukturdiversität, Flächengröße, Repräsentativität im Naturraum, Artenvielfalt, dem Vorkommen gegenüber schwankenden Naturbedingungen empfindlicher Arten, der Regenerationsfähigkeit und Ersetzbarkeit. Darüber hinaus werden räumlich-funktionale tierökologische Zusammenhänge berücksichtigt und Vorbelastungen und Störungen erfasst.

Baubedingt werden im Bereich der Brückenbauwerke, bei Lager- und Deponieflächen, in Arbeitsbereichen und durch Baustraßen vorübergehend Flächen in Anspruch genommen. Davon werden die Biototypen Hartholzau, Leitenwald, Mischwald-Altbestände und Feuchtgebüsche im Umfang von 1,04 ha betroffen. Weitere 3,9 ha Flächen ohne Biotopwert werden vorübergehend in Anspruch genommen.

Schwerer wiegend ist der anlagebedingte dauerhafte Verlust durch Überbauung, Versiegelung oder die Verkleinerung von Biototypen wie Hartholzauwäldern, Gewässerbegleitgehölzen, Mischwäldern, Binsen-, Seggen- und Großseggenbeständen, Hochstaudenfluren und Altgrasfluren in einem Umfang von 2,39 ha. Der Neubau der Straßen bedingt des Weiteren nicht quantifizierbare Beeinträchtigungen durch Trenn-, Barriere und Isolationswirkungen bei Amphibien-, Heuschrecken- und Tagfalterbeständen im Trenkmoos. Weitere 5,6 ha Fläche, die nicht Biotope darstellen, werden durch Überbauung in ihrem Lebensraumtyp oder ihrer Flächennutzung dauerhaft verändert.

Nicht übersehen wird eine mittelbare Beeinträchtigung o. g. Biotope durch Nährstoff- oder Schadstoffeinträge auf einer Fläche von 6,05 ha.

Dem gegenüber steht eine Verringerung mittelbarer Beeinträchtigungen von Biototypen in einer Größenordnung von 1,83 ha durch die sinkende Verkehrsbelastung auf den künftig geringer befahrenen Streckenabschnitten der B 304 alt und der St 2105 alt.

Überdies ist das Schutzgut Tiere und Pflanzen insbesondere durch folgende Nutzungsauswirkungen bereits beeinträchtigt:

- Entwässerung des Trenkmooses mit Umwandlung ehemaliger Feuchtlebensräume zu Wirtschaftswiesen (erhöhte Nitratbelastung)
- Nährstoffeinträge in die Moorstandorte des Trenkmooses
- Verfilzung und Verbuschung ehemaliger Streuwiesen im Trenkmoos aufgrund fehlender Nutzung/Pflege im Trenkmoos
- Beeinträchtigung des Moorkomplexes im Ödmoos durch Entwässerung
- Nährstoffeinträge in die Traun aus dem Kläranlagenablauf
- Schadstoffeinträge in Biotope im Bereich der B 304, St 2105 und der Kr. TS 1
- Trenn- und Isolationswirkungen der Waldlebensräume durch die St 2105 und die Kr. TS 1

2.1.4.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden.

Als wesentliche Folge der zu errichtenden Verkehrsflächen können ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss als Folge der Versiegelung, die Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand, die Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und -reliefs und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung auftreten. Durch die Versiegelung wird in die Regelungsfunktionen, die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen des Bodens eingegriffen. Nach den bisherigen Erkenntnissen über Belastungen des Straßenumfeldes durch verkehrsbedingte Schadstoffe sind Belastungen des Straßenumfeldes vor allem beim Auftreten von persistenten und wenig wasserlöslichen Stoffen zu erwarten. Verkehrsbedingt sind dies verschiedene Schwermetalle und schwer abbaubare Kohlenwasserstoffverbindungen. Der Anteil von Blei sinkt aufgrund der momentanen Katalysatorausrüstung beständig ab und wird bis zum Jahr 2010 wahrscheinlich auf unerhebliche Werte sinken. Überhöhte Gehalte an Blei und Kadmium haben nur die schmalen Streifen von 1 - 2 m Breite beiderseits an Straßen. Die höchsten Gehalte an Streusalz befinden sich ebenfalls in unmittelbarer Straßennähe. Weiter nach außen nimmt die Kontamination steil ab.

Vorübergehende Beeinträchtigungen entstehen durch Überschüttung mit Deponiematerialien. Verdichtungen durch Baufahrzeuge treten im Bereich der Brückenbauwerke sowie der Lager- und Deponieflächen durch Baustraßen und Arbeitsbereiche auf.

Anlagebedingte Auswirkungen sind der dauerhafte Verlust von Boden mit allen Bodenfunktionen durch Versiegelung überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen in einem Umfang von 6,3 ha. Durch Überbauung mit Böschungflächen werden weitere Bodenflächen im Umfang von 7,85 ha in Anspruch genommen, deren ursprüngliche Bodenfunktionen dadurch verändert werden.

Durch die Emission von Kfz-Abgasen, Reifen- und Bremsabrieb, Schmiermittel, Streusalz, etc. werden über die Verfrachtung mit der Luft oder über das Straßenwasser Schadstoffe in die angrenzenden Böden eingetragen. Der überwiegende Teil dieser Schadstoffe verbleibt im Nahbereich der Straßen.

Durch die Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen können verloren gegangene Bodenfunktionen in einem gewissen Umfang wiederhergestellt werden. Entsiegelungen entstehen im Bereich der alten B 304, der St 2105, der Kr. TS 1 und der Gemeindeverbindungsstraße Trenkmoos. Insgesamt werden ca. 0,5 ha bisherige Straßenfläche entsiegelt.

2.1.4.4 Schutzgut Wasser

Schutzziel ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Im Hinblick auf die Grundwasserneubildung aus Niederschlägen sind alle unversiegelten und nicht überbauten Flächen von hoher Bedeutung.

2.1.4.4.1 Grundwasser

Während des Betriebes werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich des Straßenrandes oder in den Versickerungseinrichtungen bzw. gelangen in Vorfluter. Dabei ist hinsichtlich möglicher Grundwasserbelastungen zu berücksichtigen, dass die über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten eine gewisse Filterwirkung haben und Schadstoffe zurückhalten oder binden.

Baubedingt sind vorübergehende Grundwasserabsenkungen durch Wasserhaltung in Baugruben, z.B. im Bereich der Pfeilergründungen für Brückenbauwerke, sowie kleinflächige Grund- bzw. Bodenwasserabsenkungen im Bereich von oberflächennahem Grundwasser im Straßenabschnitt im Trenkmoos zu erwarten.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Grundwassers durch die Straße und die begleitenden Bauwerke sind nicht zu befürchten.

Die betriebsbedingten Schadstoffemissionen entlang der Straße können in Bereichen mit sehr oberflächennahem Grundwasserstand und gering filternden Bodenschichten eine Beeinträchtigung des Grundwassers verursachen. In größerem Umfang können solche Beeinträchtigungen bei Unfällen mit einem Abfließen wassergefährdender Stoffe entstehen.

In Bereichen mit reduzierter Verkehrsbelastung (u. a. St 2105 nördlich Hufschlag, B 304 alt) können Verringerungen der Grundwasserbeeinträchtigung durch weniger Verkehrsemissionen erzielt werden.

2.1.4.4.2 Oberflächengewässer

Während der Bauphase können baubedingte Beeinträchtigungen des natürlichen Ablaufregimes und der Gewässerqualität der Fließgewässer durch Einleitung von Wasser aus Wasserhaltungen sowie durch die Bautätigkeit entstehen.

Aufgrund der hohen und weiten Brücken über die Traun und den Großhaufertsgraben sind keine erheblichen anlagebedingten Wirkungen zu erwarten. Die

Durchlässe für Gräben genügen den hydraulischen Anforderungen, die Auswirkungen auf den Lebensraum Graben werden im Kapitel Tiere und Pflanzen behandelt.

Die mit dem Straßenverkehr verbundenen Emissionen betreffen auch die Fließgewässer, so dass in einem gewissen Umfang von Schadstoffeinträgen ausgegangen werden muss. Beeinträchtigungen durch von der Straße abfließendes Wasser sind aufgrund der vorgesehenen Leichtstoffabscheider an den Regenrückhaltebecken nicht in erheblichem Umfang zu erwarten.

Entlastungswirkungen für die Fließgewässer werden nicht eintreten.

2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend im gasförmigen, z. T. auch im festen Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Blei, Staub und Ruß. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie meteorologische Bedingungen, fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topografie und Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen ergeben, dass Schadstoffkonzentrationen mit zunehmender Entfernung zum Fahrbahnbereich abnehmen.

Während der Bauphase werden vorübergehende, nicht erhebliche Beeinträchtigungen der Luftqualität durch die Emissionen der Baufahrzeuge sowie durch Staubemissionen entstehen.

Die geplanten Straßen verursachen einen Verlust filternder und bioklimatisch wirksamer Waldflächen, was eine Beeinträchtigung der klimatischen Ausgleichsfunktion zur Folge hat. Durch die Straße und die damit verbundenen Bauwerke sind aufgrund der relativ großen Brückenweiten keine erheblichen Beeinträchtigungen von Frischluftabflüssen, Kaltluftbildungen und -Abflüssen zu erwarten.

Der Straßenverkehr wird eine dauerhafte Beeinträchtigung der Luftqualität im Nahbereich der Straßen verursachen. Erhebliche Beeinträchtigungen von Frischluftbahnen mit Bedeutung für Siedlungsflächen sind jedoch nicht erkennbar.

Entlastungswirkungen entstehen dadurch, dass im Bereich der geringer befahrenen Straßenabschnitte der B 304 alt, im innerörtlichen Bereich von Traunstein und an der St 2105 nördlich Hufschlag die bisherige straßenverkehrsbedingte Beeinträchtigung der Luftqualität vermindert wird.

2.1.4.6 Schutzgut Landschaft

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft ist Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei spielen folgende anlagenbedingte Auswirkungen eines Vorhabens eine wesentliche Rolle für die Beurteilung: Dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige oder großflächige Bauwerke, erhebliche Veränderungen der Oberflächengestalt, Unterbrechung, Durchschneidung, Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien, Zerschneidung von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen, Unterbrechung von Sichtbeziehungen zu optisch wirksamen Leitpunkten.

Während der Bauphase ist mit vorübergehenden visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft durch die ungeschützt einsehbare Baustelle sowie die mit der Bautätigkeit, Maschinen- und Fahrzeugbewegungen sowie die dadurch bedingten Lärmemissionen zu rechnen.

Trotz geländenaher Trassenführung (Trenkmoos), Bündelung mit Leitungstrassen (20 kV-Leitung) und Tunnellösung (Ettendorfer Tunnel) wird die Eigenart und

Schönheit des betroffenen Landschaftsraumes durch die Querung des Trauntals mit der Traunbrücke, die Dammlage der St 2105 und ihre Anbindung an die B 304 sowie durch die Beseitigung prägender Landschaftselemente (wie Wälder und Gehölze) an Streckenabschnitten der B 304 und der St 2105 erheblich beeinträchtigt.

Betriebsbedingt wird zudem die Qualität der betroffenen Landschaftsausschnitte durch Verkehrslärmemissionen beeinträchtigt.

Der Rückbau verschiedener Streckenabschnitte von B 304 alt, St 2105, Kr. TS 1 und Gemeindeverbindungsstraße Trenkmoos bewirkt eine Entlastung des Landschaftsbildes. Die verringerte Verkehrsstärke auf den Streckenabschnitten der B 304 alt und der St 2105 nördlich Hufschlag bewirkt eine geringere visuelle Beeinträchtigung aufgrund der geringeren Fahrzeugdichte und einen Rückgang der Verkehrslärmbeeinträchtigungen.

2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Ziele sind der Erhalt von Baudenkmalern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie der Erhaltung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft.

Erhebliche bau-, anlagen- und betriebsbedingte Wirkungen auf Kulturgüter sind nicht zu erwarten. Das nördliche Portal des Ettendorfer Tunnels wurde so angelegt, dass kaum optische oder akustische Störeinwirkungen für das „Ettendorfer Kircherl“ entstehen und auch der alljährlich stattfindende Georgiritt ungehindert und ohne Beeinträchtigungen stattfinden kann.

Die Reduzierung des Verkehrsaufkommens in Traunstein und in Hallabruck bewirkt eine Verringerung von Erschütterungen und Schadstoffeinwirkungen für die Bausubstanz entlang der Ortsdurchfahrten.

2.1.4.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Schutzgütern wurden bei den einzelnen Funktionen der untersuchten Schutzgüter dargestellt. Indirekte Auswirkungen auf den Menschen sind in der Behandlung des jeweiligen Schutzgutes mit eingeflossen. So berücksichtigt die Beurteilung der Pufferfähigkeit des Bodens auch die Berücksichtigung der Anreicherung über die Nahrungskette auf dem Pfad Boden-Pflanze-Tier-Mensch und die Betroffenheit des Grundwassers. Nachfolgend werden die wesentlichen Wechselwirkungen zwischen den berücksichtigten Schutzgütern zusammenfassend genannt sowie ausgeführt, in welcher Form entscheidungserhebliche Wechselwirkungen behandelt wurden.

Auswirkungen können sich aufgrund entwässernder oder grundwassersenkender Baumaßnahmen auf angrenzende Lebensräume feuchtegebundener Tiere und Pflanzen ergeben. Auswirkungen können sich auch aus der Veränderung der Qualität des Wassers von Fließgewässern durch Schad- bzw. Schwebstoffeinträge auf die Tiere und Pflanzen der betroffenen Gewässer ergeben. Auswirkungen auf das Grundwasser durch den Eintrag von nicht rückhaltbaren Schadstoffen aus dem Boden werden als Konflikt mit dem Schutzgut Wasser beschrieben. Verluste von Biotoptflächen durch Überbauung oder die Veränderung des Biotoptyps durch indirekte Beeinträchtigungen, die als Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen beschrieben werden, können sich auch auf das Schutzgut Landschaft auswirken, soweit davon in erheblichem Umfang landschaftsprägende Biotoptypen betroffen sind. Die Auswirkungen eines beeinträchtigten Landschaftsbildes auf die Erholung werden als Beeinträchtigung der Erholungslandschaft durch Minderung der Erholungseignung beschrieben.

2.1.5 Vermeidungs- und Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

2.1.5.1 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Es kommen folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zu Tragen:

- Verschiebung der B 304 nach Südwesten und der St 2105 nach Süden zur Erhaltung des Trenkmooses mit seinen Feuchtgebieten und Moorböden
- Vermeidung einer Lärmbeeinträchtigung in Ettendorf, Hufschlag und Hallabruck durch Unterquerung der Bahnlinie Rosenheim – Salzburg in einem durchgehenden Straßentunnel
- Vermeidung von Landschaftsbildbeeinträchtigungen südlich der Ettendorfer Kirche durch einen durchgehenden Tunnel
- Bündelung der B 304 mit der vorhandenen 20 kV-Freileitung (Leitungsschneise im Wald) zur Verringerung der Inanspruchnahme von Waldflächen und der Windwurfgefahr im Bereich aufgerissener (westexponierter) Waldränder (Hinweis: Die Freileitung wurde wegen eines Sturmschadens im Frühjahr 2005 bereits vorzeitig abgebaut und im Vorgriff auf die Baumaßnahme verkabelt.).
- Minderung der hydrologischen Beeinträchtigung des Trenkmooses durch Trassierung in Dammlage und schwimmende Gründung auf Geotextil, wodurch die Setzung des Planums auf maximal 40 cm begrenzt werden kann
- Minderung der landschaftlichen Beeinträchtigung der östlichen Traunleite durch eine Gradientenführung, die keine Einschnitte in die Nagelfluhbänke erfordert
- Entwässerungseinrichtungen an den Brückenbauwerken der Traun und des Groß-Haufertsgrabens wurden so gewählt, dass sie außerhalb der Biotopflächen liegen, Regenrückhaltebecken werden grundsätzlich als zweistufige Becken mit Leichtstoffabscheider ausgeführt
- Höhe und Pfeilerabstände der Traunbrücke ermöglichen eine weitgehende Aufrechterhaltung faunistischer Funktionsbeziehungen und mindern die Flächeinanspruchnahme von Biotopen und Bodenflächen. Gleichzeitig wird die Funktion des Trauntals als Frischluftbahn erhalten und die Erholungsfunktion und das Landschaftsbild im Vergleich zu anderen Lösungen geschont
- Lagerung und Zwischendeponierung von Tunnelausbruchmaterial außerhalb von Biotopen, Gewässerrandzonen und Moorböden

2.1.5.2 Schutzmaßnahmen

Durch verschiedene Schutzmaßnahmen (Schutz von Biotopflächen mit Bauzäunen und Begrenzung des Baufeldes, Amphibienleiteinrichtungen und Bau von Durchlässen, Schutz von Gehölzbeständen, Waldrandunterpflanzungen in den an- und aus geschnittenen Waldbeständen, naturnahe Gestaltung des Bodensubstrates in Durchlässen und der Flächen unter den Brücken, Verkehrsflächenrückbau, Bau von Fledermausquartieren und Anpassung der Leitfunktion von Gehölzkronenlinie und Gehölztraufe zum Schutz der Fledermaus-Jagd Strecken, Fließgewässerschutz vor Stoffeintrag, S 1 - S 9) werden Beeinträchtigungen weitgehend vermieden.

2.1.5.3 Gestaltungsmaßnahmen

Durch verschiedene landschaftsgerechte Gestaltungsmaßnahmen (G 1 - G 7) auf den Böschungsflächen und Straßennebenflächen wird die visuelle Beeinträchtigung der Landschaft durch Fahrbahnen, Bauwerke und den fließenden Verkehr reduziert und die Straße in die umgebende Landschaft so weit als möglich eingebunden. Unter Anderem erfolgt in den Walddurchquerungen eine Bepflanzung mit einem gestuften Waldmantel aus Strauch- und Krautsaum und in den Offenlandbereichen eine

Ansaat mit Landschaftsrasen und eine Akzentuierung durch Gehölze und Einzelbäume, die den Flurbäumen auf den angrenzenden Flächen nachempfunden sind.

2.1.5.4 Ausgleichsmaßnahmen

Entlang der Traun westlich von Leiderting ist auf 3,0 ha eine natürliche Auwaldentwicklung (N 1) mit breitem Strauch- und Krautsaum und gezielten Pflegemaßnahmen vorgesehen. Im Trenkmoos werden Feuchtflächen (u. a. Feuchtwiesen, Staudenfluren) überbaut oder mittelbar beeinträchtigt. Zum Ausgleich sind die Entwicklung und der Erhalt artenreicher, extensiver Feuchtlebensräume auf einer Fläche von 4,24 ha u. a. durch Extensivierung mittels Aushagerungsmahd, die Anlage feuchter Geländesenken, Wiedervernässung und Herbstmahd vorgesehen (N 3).

2.1.5.5 Ersatzmaßnahmen

Durch den Bau der B 304 und die Verlegung der St 2105 werden naturnahe Wälder in Anspruch genommen oder indirekt beeinträchtigt. Zum Ersatz nicht ausgleichbarer Beeinträchtigungen alter, naturnaher Waldtypen erfolgt die Entwicklung von Waldflächen durch Aufforstung mit standortheimischen Laubmischwäldern und der Anlage eines Waldmantels aus Strauch- und Krautsaum auf einer Fläche von insgesamt 2,80 ha nördlich von Traunreut bei Hofstätt (N 2). Für die Beeinträchtigung von Feuchtflächen, feuchten Waldtypen und extensiv genutzten Grünlandflächen durch die B 304 erfolgt Ersatz (N 4) auf einer landwirtschaftlichen Nutzfläche nahe dem Wager See bei Kühnhausen in einem Umfang von 1,22 ha. Die Wiesenflächen werden durch Aushagerungsmahd extensiviert und darauf feuchte Geländesenken angelegt und durch Grabeneinstau wiedervernässt. Hochstauden- und Gehölzsäume werden erhalten sowie bestehende Feuchtwiesen durch Herbstmahd gepflegt.

Bezüglich der Einzelheiten der Maßnahmen wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) Bezug genommen.

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltauflagen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauflagen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

Wegen der dazu erforderlichen Arbeitsschritte wird auf die Untersuchung der Umweltauswirkungen in der Planunterlage 13 verwiesen. Im Verfahren erhobene Bedenken, dass die vom Vorhabensträger vorgelegten Planunterlagen zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung nicht den Vorgaben des UVPG entsprechen, werden hiermit zurückgewiesen. Die vom Bauamt erstellten Unterlagen entsprechen in Form und Inhalt den einschlägigen Rechtsvorschriften, insbesondere den „Hinweisen zu den Unterlagen gemäß § 6 UVPG für Bundesfernstraßen“. Die Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Neuere Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes (Bundesnaturschutzgesetz, FFH - Richtlinie etc.) wurden bei der Überarbeitung der umweltfachlichen Planungen in vollem Umfang berücksichtigt. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

Insgesamt ergeben sich durch die planfestgestellten Vorhaben folgende Schwerpunkte der Umweltauswirkungen:

In allen Streckenabschnitten entstehen Eingriffe durch Bodenversiegelung, Überbauung und Schadstoffemissionen. Vornehmlich sind dadurch Waldflächen betroffen. Die Querung des Traunauwaldes erfolgt durch eine Talbrücke, bei der im Zuge der Baumaßnahmen (Baustraße, Pfeiler- und Widerlagerbaustellen) Eingriffe in den Traunauwald entstehen. Aufgrund der Brückenhöhe und des Pfeilerabstandes sind aber nachhaltige, erhebliche Beeinträchtigungen der Verbundfunktion des Trauntals nicht zu erwarten. Die trassennahe Bebauung, siedlungsnahe Erholungsflächen und die im Traunauwald vorhandenen Wanderwege werden durch den Straßenverkehr einer höheren Lärmbeeinträchtigung ausgesetzt. Der Groß-Haufertsgraben ist durch die Baumaßnahmen in gleicher Weise betroffen. Eine Beeinträchtigung der Verbundfunktion ist aufgrund der Brückendimensionierung aber ebenfalls nicht zu erwarten. Im Trenkmoos werden durch die Baumaßnahme Feuchtwiesen, feuchte bzw. nasse Hochstaudenfluren, Großseggen- und Landröhrichtbestände sowie alter Laubwaldbestand zerstört. Die Biotopverluste bedeuten auch Lebensraumverluste u. a. für Wiesenpieper, Bekassine und andere Vogelarten. Die Straße kann die Verbundfunktion zwischen dem Weiher im Trenkmoos und den Landlebensräumen verschiedener Amphibienarten (Bergmolch, Laubfrosch, Erdkröte, etc.) sowie zwischen dem Vorkommen der Sumpfschrecke auf einer Teilfläche und dem Rest des Trenkmooses gefährden. Das am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes gelegene FFH-Teilgebiet „Ödmoos“ ist durch das Straßenbauvorhaben nicht in erheblichem oder nachhaltigem Umfang beeinträchtigt.

Es kann aber festgestellt werden, dass durch die Realisierung der Vorhaben keine überregional bedeutsamen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Verbleibende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe in das Trenkmoos und in naturnahe Waldflächen können durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einem Umfang von 11,26 ha wieder ausgeglichen bzw. ersetzt werden.

Durch den Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrswege und den Rückgang von mittelbaren Beeinträchtigungen von Biotopflächen an geringer befahrenen Straßenabschnitten werden Natur und Landschaft in einem geringen Umfang entlastet.

Es entstehen zudem durch die Bauvorhaben deutliche Entlastungswirkungen für die Wohnfunktion in Traunstein (Wasserburgerstraße, Herzog-Friedrich-Straße, Rosenheimerstraße, Salinenstraße) und in Hufschlag und Hallabruck. Mit der deutlichen Minderung der Verkehrsbelastung sind dort die Minderung der Zerschneidungswirkung für Fußgänger und Radfahrer beiderseits der Ortsdurchfahrten, eine Abnahme der Lärmbelastung in Traunstein und in Hufschlag und Hallabruck und eine deutliche Reduzierung der Luftschadstoffe verbunden. Hinzukommt eine Verminderung der Bodenbelastung durch den Rückbau nicht mehr benötigter Straßenflächen und eine Herabsetzung der visuellen Störungen durch den Verkehr für die Bebauung beiderseits der Ortsdurchfahrten und die siedlungsnahen Erholungsflächen.

Insgesamt ist daher im Ergebnis festzustellen, dass sich die Umweltbeeinträchtigungen, die durch den planfestgestellten Bau der B 304 Nordumfahrung Traunstein und der Verlegung der St 2105 verursacht werden, in einem vertretbaren Rahmen bewegen und den planfestgestellten Vorhaben nicht entgegenstehen.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planungen (grundsätzliche Ausführungen)

Die Vorhaben werden zugelassen, da sie im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten sind. Die verbindlich festgestellten Straßenplanungen entsprechen den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, sind auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigen die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsgrundsätze, Gebote und Verbote und entsprechen schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

3.2 Planrechtfertigung

3.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme der B 304 Nordumfahrung Traunstein im 2. Bauabschnitt in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I 2004 Seite 2574ff) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Die für den Bau der Nordumfahrung im Zuge der B 304 sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

3.2.2 Notwendigkeit der Verlegung der St 2105

Die Verlegung der St 2105 ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, da Staatsstraßen zusammen mit den Bundesfernstraßen innerhalb des Staatsgebietes ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen haben (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG). Nach Art. 9 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten und hat der Straßenbaulastträger die Verkehrssicherheit zu fördern. Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können.

Die für die Verlegung der St 2105 sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Im Einzelnen ergibt sich die Notwendigkeit des Neubaus der B 304 und der Verlegung der St 2105 aus folgenden Überlegungen:

3.2.3 Planungsziel

Planungsziel ist es, durch den Bau der Nordumfahrung Traunstein die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der B 304 als hochrangige überregionale Straßenverbindung in diesem Bereich zu verbessern. Als weiteres Planungsziel wird auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der St 2105 durch deren Verlegung erreicht.

Durch die Nordumfahrung Traunstein und die Verlegung der St 2105 kann der überörtliche Verkehr (Durchgangsverkehr), aber auch der auf das östliche Stadtgebiet gerichtete Verkehr, ungehindert und sicher fließen. Dies wird durch eine einheitliche Streckencharakteristik (u. a. höhenfreie Anschlussstellen) sowie durch die Anbaufreiheit ohne unmittelbare Zufahrten erreicht. Die „schwachen Verkehrsteilnehmer“ wie Radfahrer und Fußgänger sind künftig durch das verringerte Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten wesentlich sicherer. Somit wird eine erhebliche Reduzierung der Unfallgefahren erreicht.

Die Umfahrung von Traunstein ist als freie Strecke zu durchfahren und bringt für den Straßennutzer merkbare Zeitvorteile im Nord-Süd-Verkehr. Auch die St 2105 wird in ihrem gesamten Verlauf freie Strecke.

Ferner wird durch den Neubau der B 304 und die Verlegung der St 2105 auch erreicht, dass sich die Wohnumfeldbedingungen der ortsansässigen Bevölkerung durch den erheblichen Abbau von Lärm- und Abgasemissionen und Trennwirkungen an den Ortsdurchfahrten der B 304 und der St 2105 verbessern. Durch eine deutliche Reduzierung des überörtlichen Verkehrsaufkommens findet in der Stadt Traunstein und in den Ortsteilen Hallabruck und Hufschlag der Gemeinde Surberg selbst nur noch Ziel- und Quellverkehr statt. Daneben entstehen Emissionsentlastungen in den an der St 2105 gelegenen Waldflächen durch den Rückgang der Verkehrsbelastung nördlich Hufschlag sowie in ökologisch wertvollen Flächen an der B 304 alt.

3.2.4 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse der auf B 304 und der St 2105

Die bestehende B 304 ist eine bedeutende Fernstraßenverbindung und führt von München über Wasserburg, Traunstein und Freilassing zur Grenze Deutschland/Österreich bei Salzburg. In Altenmarkt stößt die B 299 von Norden kommend auf die B 304. Der gesamte Verkehr dieser Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung läuft derzeit durch die Innenstadt von Traunstein. Sie ist hier eine typische innerstädtische Erschließungsstraße mit den entsprechenden Funktionen wie Ein- und Abbiegeverkehr, Fußgängerverkehr usw. Der Durchgangsverkehr wird dadurch stark behindert und versucht, Ausweichrouten zu finden, die ebenfalls durch Ortsdurchfahrten führen und diese stark belasten (z.B. St 2096 über Sondermoning, Chieming). Auch entlang der Ortsdurchfahrt der B 304 durch Traunstein sind die Anwohner (ca. 1.400 Menschen) durch das hohe Verkehrsaufkommen unzumutbar belastet. Die Wohnqualität ist stark beeinträchtigt. Besonders in den Morgen- und Abendstunden ist die B 304 stark überlastet. Der Verkehr staut sich dann mehrmals täglich, oft stundenlang, durch die Stadt. Ein weiterer Ausbau der B 304 ist durch die bestehende Bebauung nicht mehr möglich. Außerdem ist die B 304 mit durchschnittlich 8,00 m und ständig wechselnden Abbiegespuren bereits relativ breit ausgebaut. Die Leistungsfähigkeit wird durch sechs signalgesteuerte Kreuzungen, zwei Vorsignal-Anlagen und durch zwei Fußgängerbedarfsampeln erheblich reduziert und es ergeben sich schwerwiegende Sicherheitseinbußen.

Die Straßencharakteristik der B 304 von Str. km 11,152 bis 15,771 ist daher im Einzelnen gekennzeichnet durch:

- die verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt von Traunstein (Länge gesamt 3.512 m)
- Lichtsignalanlagen an sechs innerstädtischen Kreuzungen und Einmündungen und zwei Vorsignale
- Bedarfsampeln an zwei Fußgängerüberquerungen
- dichte, überwiegend zusammenhängende Bebauung

- direkte Zufahrten von den Wohnbebauungen und Schulen
- direkte Zufahrten von Gewerbebetrieben (Tankstellen, Autofirmen, Gärtnereien, Lebensmittelmärkte usw.)
- Parkplatzzufahrten
- ungünstige Linienführung.

Die Verkehrscharakteristik der B 304 von Str. km 11,152 bis 15,771 ist im Einzelnen gekennzeichnet durch:

- Überlagerung von Freizeit-, Erholungs- und Urlaubsverkehr, Einkaufsverkehr
- Schwerlastverkehr
- Überlagerung von Fernverkehr, Regionalverkehr und Ortsverkehr, abschnittsweise mit dem ruhenden Verkehr sowie das Zusammentreffen von Autoverkehr, Radverkehr und Fußgängerverkehr.

Die St 2105 führt von der B 306 bei Siegsdorf über Traunstein zur B 20 bei Tittmoning. Im Bereich der geplanten Baumaßnahme führt die St 2105 durch die Ortsteile Hallabruck und Hufschlag der Gemeinde Surberg. Sie ist dort eine typische innerstädtische Erschließungsstraße mit den entsprechenden Funktionen, wie Ein- und Abbiegeverkehr, Fußgängerverkehr usw. Der Durchgangsverkehr wird dadurch stark behindert und versucht, Ausweichrouten (z.B. über Ettendorf) zu finden, die dann ihrerseits wieder durch Ortsdurchfahrten führen und diese stark belasten. Die Anwohner (ca. 150 Menschen), besonders am Hallabrucker Berg, sind sehr stark belastet und durch die Steilheit des Berges mit seinen engen Radien auch besonders gefährdet, vor allem im Winter. Besonders in den Morgen- und Abendstunden ist die St 2105 stark überlastet. Der Verkehr staut sich dann mehrmals täglich durch die Wohnbereiche. Ein weiterer Ausbau der St 2105 ist wegen der bestehenden Bebauung nicht mehr möglich. Die schwerwiegenden Sicherheitsmängel sind dort ebenfalls nicht zu beseitigen.

Die Straßencharakteristik der St 2105 von Str. km 0,000 bis Str. km 1,980 ist im Einzelnen gekennzeichnet durch:

- die verkehrsrechtliche Ortsdurchfahrt Hallabruck (Str. km 0,000 bis Str. km 0,364, Länge 364 m)
- die verkehrsrechtliche Ortsdurchfahrt Hufschlag (Str. km 0,364 bis Str. km 1,108, Länge 744 m)
- eine Steigungsstrecke mit 12 % im Bereich von Hallabruck, mit engen Kurven
- dichte, zum Teil zusammenhängende Bebauung
- direkte Zufahrten von den Wohnbebauungen
- eine Bahnüberführung mit geringer Durchfahrtshöhe $\leq 3,60$ m und reduzierter Fahrbahnbreite $\leq 5,10$ m
- besonders ungünstige Linienführung (unübersichtlich), enge Radien im Bereich der Bahnkreuzung.

Die Verkehrscharakteristik der St 2105 von Str. km 0,000 bis Str. km 1,980 ist im Einzelnen gekennzeichnet durch:

- Überlagerung von Pkw- und Lkw-Verkehr mit langsam fahrendem landwirtschaftlichem Verkehr
- Berufs-, Freizeit-, Erholungs- und Urlaubsverkehr
- Überlagerung von Fernverkehr, Regionalverkehr und Ortsverkehr sowie das Zusammentreffen von Autoverkehr, Radverkehr und Fußgängerverkehr.

Die Folgen auf der B 304 und der St 2105 sind:

- Überholverbote
- häufige Stauungen in den Ortsdurchfahrten
- geringe Reisegeschwindigkeiten (Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h, in der Gefällstrecke am Hallabrucker Berg 30 km/h)
- regelmäßige Verkehrsprobleme im Winter im Bereich der Steigungs-/Gefällstrecke von Hallabruck
- eine hohe Unfallhäufigkeit (Unterlage 1, Tabellen zum Verkehrsunfallgeschehen S. 4ff).

Die Verkehrsbelastung sowohl der B 304 und als auch der St 2105 lag bereits von jeher wesentlich über dem Durchschnitt der Bundesstraßen bzw. Staatsstraßen in Bayern. Der Durchschnitt betrug in Bayern im Jahr 2000 auf Bundesstraßen 9.165 Kfz/24h und auf Staatstraßen 3.761 Kfz/24h. Bei der amtlichen Straßenverkehrszählung im Jahr 2000 wurde in der Ortsdurchfahrt von Traunstein auf der B 304 Verkehrsmengen von 15.400 (Herzog-Friedrichstraße) bis zu 18.400 Kfz/24h (Wasserburger Straße) ermittelt. Die Verkehrsbelastung auf der St 2105 beträgt nach der amtlichen Straßenverkehrszählung im Jahr 2000 auf dem gesamten Straßenzug durchschnittlich ca. 7.700 Kfz/24h.

3.2.5 Künftige Verkehrsbelastung auf der B 304 und der St 2105

In den Jahren 1984 - 1986 wurde im Auftrag des Vorhabensträgers eine Verkehrsuntersuchung durch die MODUS CONSULT GMBH, Ulm, durchgeführt, die 1993, 1996/97 und 2002 aufgrund neuer Daten und Erkenntnissen aktualisiert und auf das Prognosejahr 2015 hochgerechnet wurde (Unterlage 10). Der ebenfalls geplante Ausbau der Bundesstraßen 299/304 Altötting-Traunstein wurde bezüglich seiner Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung in die Verkehrsprognose mit aufgenommen (vgl. C.3.3.4.1.3). Da der Ausbau dieser Nordsüdverbindung jedoch nicht bis 2015 abgeschlossen sein wird (im Bedarfsplan sind mehrere Teilstrecken dem weiteren Bedarf - Umsetzung nach 2015 - zugeordnet), ist davon auszugehen, dass die für 2015 prognostizierten Verkehrsmengen frühestens 2020 erreicht werden.

Danach ist im Prognosenullfall, d.h. wenn keine Umgehungsstraße gebaut werden würde, bis ins Jahr 2015 mit einer Verkehrszunahme von 25 % bei Personenkraftverkehr und mit 50 % bei Schwerlastverkehr zu rechnen. Auf der B 304 wurden im Bereich der Wasserburger Unterführung durchschnittlich bis zu 26.400 Kfz/24 h prognostiziert. Auf der St 2105 wurde für 2015 eine Verkehrsmenge von 10.800 Kfz/24h in den Ortsteilen Hallabruck und Hufschlag prognostiziert.

Da nach Aussagen der Verkehrsgutachter zwischen 2015 und 2020 mit einer allgemeinen Verkehrszunahme infolge der Mobilitätsentwicklung von nur 1% bis max. 2 % zu rechnen ist und andere örtliche oder regionale Vorhaben, die zu einer deutlich überdurchschnittlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens führen könnten, nicht konkret geplant oder vorhersehbar sind, halten wir es für vertretbar, die zunächst für 2015 ermittelte Prognosebelastung für 2020 anzusetzen. Mögliche Abweichungen liegen im Rahmen der Prognosegenauigkeit. Auch das nördlich Traunstein bei Weiderting vorgesehene Güterterminal ändert an dieser Einschätzung nichts. Abgesehen davon, dass diese noch nicht hinreichend verfestigte Planung außerhalb des Planfeststellungsabschnittes liegt, wird seine Verwirklichung die Verkehrsbelastung auf der Nordumfahrung im Ergebnis nicht erhöhen, weil künftig ein Teil des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs bereits nördlich von Traunstein sein Ziel erreicht.

Auch die Anfang 2005 eingeführte Mautpflicht für schwere Lkw auf Autobahnen wird keine solche Mehrbelastung der B 304 im Planfeststellungsabschnitt auslösen, die den hochgerechneten Prognosewert für 2015 in Frage stellt. Das ergibt sich aus folgenden Überlegungen: Für die Fahrt von der Anschlussstelle Siegsdorf der BAB A 8

zur Anschlussstelle Haar der A 99 benötigt ein Lkw bei guten Verkehrsverhältnissen auf der Autobahn ca. 1,5 Stunden; die Strecke ist 101 km lang. Bei Benutzung der Bundesstraße verkürzt sich die Fahrstrecke um 12 km auf 89 km. Wegen der insgesamt 18 Ortsdurchfahrten braucht ein Lkw jedoch rund 2,5 Stunden und somit eine Stunde länger als auf der Autobahn. Die Mautgebühren für die Autobahnbenutzung betragen 12,52 Euro (12,4 Cent/km) und sind damit deutlich billiger als die Kosten für eine Lkw-Stunde (mit Fahrer), die ca. 100 Euro betragen. Ein Ausweichen auf die in Nord- Südrichtung verlaufende Bundesstraße B 304 von Traunstein über Altenmarkt nach München ist demnach völlig unwirtschaftlich und daher in nennenswertem Umfang nicht zu erwarten.

3.2.6 Verkehrsbedeutung der B 304 Nordumfahrung Traunstein mit Verlegung der St 2105

Im Verfahren wurde wiederholt die hohe Entlastungswirkung der Nordumfahrung B 304 mit gleichzeitiger Verlegung der St 2105 angezweifelt. Wir weisen diesen Vorwurf zurück. Die vom Vorhabensträger vorgelegte Verkehrsuntersuchung der MODUS CONSULT GMBH, Ulm, weist zu unserer Überzeugung die erhebliche Entlastungswirkung im Prognose-Planfall nach. Die Nordumfahrung Traunstein dient einerseits dem überörtlichen Durchgangsverkehr, andererseits wirkt sie aber auch als Verteilerschiene, an der die B 306 aus Richtung Siegsdorf, die B 304 aus Richtung Teisendorf/Freilassing, die St 2105 aus Richtung Waging, die Kr. TS 1 aus Richtung Kammer/Palling und die B 304 aus Richtung Traunreut angebunden sind.

Die B 304 Nordumfahrung von Traunstein wird nach der Prognose 2015 (2020) bis zur Kreuzung mit der Kr. TS 1 eine Verkehrsstärke von 14.600 Kfz/24h haben und zwischen der Kreuzung mit der Kreisstraße TS 1 und der Einmündung der Staatsstraße 2105 von Waging kommend eine Verkehrsstärke von 16.400 Kfz/24h. Südlich der Einmündung der Staatsstraße 2105 und im Tunnelbereich wird die Verkehrsstärke 22.600 Kfz/24h betragen. Für die St 2105 neu wird im Jahr 2015 (2020) eine Verkehrsbelastung von 10.800 Kfz/24h erwartet.

Dadurch verringert sich in der Ortsdurchfahrt Traunstein die Verkehrsbelastung im Vergleich zum Prognose-Nullfall um bis zu 7.100 Kfz/24h. Im Bereich der Kernstadt Traunstein sind exemplarisch große Entlastungen auf der Wasserburgerstraße nördlich des Empfinger Hohlwegs (6.900 bis 7.300 Kfz/24 h weniger), auf den Innentadtangenen (4.600 bis 6.500 Kfz/24 h weniger), auf der Äußeren Rosenheimer- bzw. Salinenstraße (3.600 Kfz/24 h weniger) sowie auf der Kammerer Straße (4.700 bis 5.500 Kfz/24 h weniger). Im Hinblick auf den Verkehrslärm werden sich hier die Mittelungspegel im Planungsfall gegenüber dem Bezugsfall um etwa 3 dB(A) verringern.

Der Verkehr auf der Kr. TS 1 nimmt von Norden her zwar bis zur neuen Umfahrungsstraße geringfügig (plus 900 Kfz/24 h) zu, doch stadteinwärts nimmt der Verkehr auf der Kr. TS 1 um 1.000 Kfz/24 h ab.

In der Ortsdurchfahrt von Hallabruck und Hufschlag verringert sich durch die Verlegung der St 2105 die Verkehrsbelastung im Vergleich zum Prognose-Nullfall um bis zu 8.900 Kfz/24h, somit um rd. 85 % (8.900 von 10.400 Kfz/24h entfallen am Hallabrucker Berg). Dadurch ergeben sich im Bereich der Ortsdurchfahrten Hallabruck und Hufschlag um bis zu 10 dB(A) geringere Lärmittelungspegel, so dass hier der Kfz-Verkehr künftig nur noch als halb so laut empfunden wird.

Das hohe Verkehrsaufkommen auf der künftigen Umfahrung und die erreichbare Entlastung in den Ortsdurchfahrten zeigen die Notwendigkeit des Baues der Ortsumfahrung Traunstein. Auf der künftigen Umfahrung kann der überörtliche Verkehr (Durchgangsverkehr) aber auch der auf das östliche Stadtgebiet gerichtete Verkehr ungehindert und sicher fließen. In der Stadt Traunstein und den Ortsteilen Hallabruck und Hufschlag der Gemeinde Surberg findet insofern überwiegend nur noch Ziel- und Quellverkehr statt. Der spürbare Entlastungseffekt wird dadurch verstärkt, dass der verlagerbare Anteil beim besonders belastenden Schwerverkehr überdurchschnittlich hoch ist und der verbleibende, nicht verlagerbare Ziel- und Quellver-

kehr, sich überwiegend aus Pkw zusammensetzt. Es tritt eine deutliche Reduzierung des ortsfremden Verkehrsaufkommens und somit eine wesentliche Verkehrsberuhigung ein. Dieser Entlastungseffekt kann durch außerhalb dieser Planfeststellungsverfahren durchzuführende städtebauliche und verkehrslenkende Maßnahmen der Stadt Traunstein und der Gemeinde Surberg weiter verstärkt werden.

Im Zuge der innerörtlichen angebauten Durchfahrtsstraßen können die Schadstoffemissionen je nach Schadstoffkomponente um 17% bis 55% reduziert werden. Damit werden rund 1.000 Anlieger an den Hauptverkehrsstraßen entlastet. Infolge der Verringerung des Durchgangsverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen werden derzeit ins nachgeordnete Straßennetz verdrängte Schleichverkehre wieder zurück verlagert, so dass auch auf den Nebenstraßen die Schadstoffemissionen um 5% bis 15% reduziert werden können.

Der Wohnwert in der Ortsdurchfahrt Traunstein und in den Surberger Ortsteilen Hufschlag und Hallabruck wird durch den Neubau der B 304 und der St 2105 wesentlich verbessert.

Der Verkehr aus den nördlichen Industriestandorten in den Landkreisen Altötting und Traunstein kann damit möglichst ohne Behinderungen und auf kürzester Strecke zur Bundesautobahn A 8 München – Salzburg über die Nordumfahrung Traunstein geführt werden. Überörtlicher Verkehr, der jetzt über die Ortsdurchfahrten von Sondermoring und Chieming im Zuge der St 2096 zur BAB A 8 München – Salzburg fährt, kann ebenfalls wegen des Zeitvorteils zum Teil auf der B 304 bleiben und über die Anschlussstelle Siegsdorf die BAB A 8 erreichen.

3.2.7 Projektalternativen zur Erreichung des Planungsziels

Soweit die Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, z. B. durch einen Ausbau der DB-Strecke Garching/Traunstein, sollten statt dessen gefördert werden. Es wird dabei der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltem Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Baumaßnahme verkannt. Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über Verkehrspolitik geführt werden.

3.2.8 Aktualität der Rahmenbedingungen für die Baumaßnahmen

Einwände, die den Bauvorhaben mangelnde Aktualität wegen überholter und veralteter Rahmenbedingungen vorwerfen, weisen wir zurück. Durch die aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen (Netzbildung, Verkehrsverbesserung, Strukturhilfe, Kosten-Nutzen-Faktor, berührte Belange) wiederholte Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen bzw. in den Ausbauplan für die Staatsstraßen erfolgte eine laufende Überprüfung der Notwendigkeit und des aktuellen Bedarfs. Das sich daraus ergebende gute Kosten-Nutzen-Verhältnis hat im Vergleich mit den anderen angemeldeten Maßnahmen zur Aufnahme der Nordumfahrung Traunstein mit Verlegung der St 2105 zur Aufnahme in den Bundesverkehrswege- bzw. Ausbauplan geführt. Zweifel an der Aktualität bestehen daher nicht.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung

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.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2003) wird unter B XIII 2 und 3. und B X 4.5 die Schaffung von Ortsumgehungen zur Umfahrung von Engstellen und zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrs- und Umweltsituation gefordert.

Gemäß Regionalplan Südostoberbayern Ziffer B IX 3.2.3 ist die Trasse der B 304 mit dem Neubau einer Ortsumfahrung von Traunstein auszubauen.

Eines der Ziele der Nordumfahrung Traunstein ist die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Traunstein und Surberg zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder belästigenden Luftverunreinigungen und Lärmeinwirkungen sowie die Verbesserung des Wohnwerts mit Wahrung des Ortsbildes. Unfallschwerpunkte sollen beseitigt werden. Der Bau der Nordumfahrung Traunstein erfüllt diese Ziele des Landesentwicklungsprogramms und des Regionalplanes.

Die dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Linie entspricht der mit landesplanerischer Beurteilung vom 15.03.1979 (Az. 800-8254-15/77) unter Maßgaben positiv bewerteten Trasse. Die Maßgaben sind weitgehend in der Planung berücksichtigt. Die Höhere Landesplanungsbehörde SG 800 bei der Regierung von Oberbayern sieht in ihrer Stellungnahme das Bauvorhaben nach wie vor konform mit den Zielen der Landes- und Regionalplanung. Zweifel an der Aktualität der landesplanerischen Beurteilung bestehen daher nicht.

Einen Widerspruch der geplanten Traunquerung der B 304 zum auf dem Streckenzug der B 299/B 304 Altötting – Traunstein erst im Mai 2002 landesplanerisch positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahren, wonach in der nördlichen Fortsetzung der B 299/304 alle Trassenalternativen ausgeschlossen worden seien, bei denen es durch umfassende Brückenbauwerke zu einer zusätzlichen Querung der Traun oder der Alz gekommen wäre, können wir nicht erkennen. Im Bereich Trostberg, Altenmarkt und Traunreut ist die Querung der Alz südlich von Trostberg unabhängig von jeder Trassenwahl in jedem Falle notwendig. Gerade die Tatsache, dass eine Alz - Querung zwischen Altenmarkt und Trostberg mit Maßgaben positiv beurteilt werden konnte, beweist, dass auch nach den heutigen Grundsätzen eine solche Trassenführung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung in Einklang gebracht werden kann, wenn diese zwingend notwendig und unvermeidlich ist. Im Raumordnungsverfahren zur B 299/B 304 wäre eine zusätzliche Alz- oder Traunquerung stets als ein massiver Eingriff in Natur und Landschaft zu werten gewesen. Ein alleiniges Ausscheidungskriterium wäre eine Alzquerung jedoch nicht. Eine Querung der Traun müsste für den Lückenschluss zwischen der B 304 und der B 306 (vom Norden in den Osten von Traunstein) in irgendeiner Form immer erfolgen und ist demzufolge auch kein Ausschlussargument für eine Nordostumfahrung von Traunstein.

Insgesamt soll die Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung zwischen der A 94 im Norden und der A 8 im Süden verstärkt und die an dieser Achse liegenden Orte vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dem entspricht die festgestellte Planung.

3.3.2 Planungsvarianten

Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Die Variantenuntersuchung ist im übrigen Sache der fachplanerischen Abwägung und des Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG (Ausführungsvariante).

Eine Null-Variante, also der Ausbau der B 304 auf Bestand, wurde nicht näher untersucht, da die vorhandene Bebauung und der städtische Charakter der Ortsdurchfahrt einen weiteren Ausbau nicht erlauben. Die hochbelasteten innerstädtischen

Straßen sind durch einen Ausbau in ihrer Leistungsfähigkeit nicht mehr zu verbessern. Auch wäre mit einem Ausbau der gewünschte Entlastungseffekt nicht zu erreichen. Dies gilt ebenso für die Verlegung der St 2105. Der Vorschlag anstelle der Verlegung der St 2105 die Eisenbahnüberführung in Hufschlag im Zuge der Bahnlinie München – Salzburg aufzuweiten, die mit ihren derzeitigen Abmessungen nicht den Erfordernissen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf einer Staatsstraße entspricht, würde keine Verbesserung bedeuten, da damit die 12%-ige Steigung und die engen Kurven der Ortsdurchfahrt Hallabruck, selbst bei einer Ausweitung der Baumaßnahme nicht beseitigt werden könnten. Dann könnten sogar noch größere Lkw durch den Ortsteil Hufschlag wegen des Wegfalls der Höhenbeschränkung und der größeren lichten Weite fahren. Die Belastung der Anlieger würde sogar noch steigen.

Von zahlreichen Einwendungsführern wurde gefordert, Traunstein im Westen zu umfahren. Diese von keinem Einwendungsführer näher konkretisierte Variante erweist sich aber bei näherem Eingehen im Vergleich mit der Planfeststellungsstrasse als nicht vorzugswürdig. Überlegungen zur Westumfahrung wurden bereits bei Beginn der ersten Planungen im Jahre 1957 angestellt, jedoch schon damals im Hinblick auf die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Traunstein verworfen. Die Siedlungsentwicklung ist im westlichen Stadtgebiet mit den Wohngebieten Kotzing, Geißing, Wolkersdorf, Traunstorf, Einham Axdorfer Feld und Seiboldsdorf, wie vorgesehen und gewünscht, heute so verdichtet, dass dort eine Bundesfernstraße als Verkehrsachse von übergeordneter Bedeutung nicht mehr möglich und hinnehmbar ist. Im Übrigen würde eine Westtrasse der raumgeordneten und linienbestimmten Trassenführung widersprechen. Im Westen sind nur noch kommunale Netzergänzungen möglich, nicht jedoch ein verkehrswirksamer Bundesfernstraßenzug der dazu bestimmt wäre, einem überregionalen Verkehr zu dienen. Dies wurde auch dadurch manifestiert, dass bereits in den 70er Jahren die Verbindung von Traunstein nach Siegsdorf entlang der Traun, die so genannte Blaue-Wand-Straße zur Bundesstraße aufgestuft und als Autobahnzubringer zur Anschlussstelle Siegsdorf der Bundesautobahn A 8 ausgebaut wurde. Auch die Weiterführung um Traunstein im Südosten von der Daxerau bis Heilig-Geist wurde bereits in den 70er Jahren so angelegt, dass nur mit einer Nordumfahrung ein Lückenschluss erfolgen kann.

Der Verlauf der B 304 (Dachau) - B 471 – München – Wasserburg am Inn – Traunstein – Freilassing – (Salzburg) wäre bei einer Westumfahrung nicht mehr zielgerichtet. Die B 304 führt von Wasserburg über Altenmarkt – Traunstein nach Freilassing – Salzburg. Dazu ist im Bereich Traunstein nur der Nordost-Quadrant, also eine Nordostumfahrung möglich. Die Nordumfahrung von Traunstein schließt im Norden und im Osten jeweils an die vorhandene B 304 an. Es ergibt sich nur auf diese Weise ein logischer Streckenzug für die B 304. Eine Westumfahrung könnte nicht an die bestehende Linienführung der B 304 in Richtung Teisendorf – Freilassing angeschlossen werden.

Eine Verkehrsentslastung der Ortsteile Hallabruck und Hufschlag (Gemeinde Surberg) ist nur mit einer Nordumfahrung Traunstein erreichbar, weil in diesem Fall die Staatsstraße 2105 aus dem Ortsbereich nach Norden verlegt werden kann, einen direkten Anschluss an die B 304 erhält und der Durchgangsverkehr zwischen Waging und Traunstein den Tunnel im Zuge der der Nordumfahrung der B 304 mitbenutzen kann. Dadurch kann die gefährliche, steile und kurvenreiche Strecke des Hallabrucker Berges umfahren werden.

Ebenso kann nur bei einer Nordumfahrung von Traunstein die Kreisstraße TS 1 angeschlossen werden. Auf diese Weise kann auch der Nord-Süd Durchgangsverkehr im Zuge der TS 1 aus der Stadt herausverlagert werden.

Die geforderte Verknüpfung der Gewerbegebiete im Westen von Traunstein, die im wesentlichen nur dem innerörtlichen Verkehr zugute kommen würde, kann auch bei Realisierung der planfestgestellten Ausbaumaßnahmen im Rahmen des städtischen

Entwicklungskonzepts zu einem späteren Zeitpunkt von der Stadt Traunstein umgesetzt werden.

Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass sich die von der Maßnahme direkt betroffenen Kommunen Traunstein und Surberg sowie die angrenzenden Nachbargemeinden Nussdorf und Grabenstätt ausnahmslos für die Nordumfahrung ausgesprochen haben.

Eine Alternativlösung mit zwei kürzeren Tunneln (vgl. C.2.1) ist in städtebaulicher und lärmtechnischer Hinsicht ungünstiger als die Planfeststellungstrasse mit einem durchgehenden Tunnel zu beurteilen und ist deshalb nicht weiter zu verfolgen. Der offen geführte Einschnittsbereich am Veitsgraben würde direkt an dem vor einigen Jahren entstandenen Baugebiet Hochkreuzstraße vorbeiführen, das nach Planung der Gemeinde Surberg noch erweitert werden soll. Die Variante mit zwei Tunneln widerspricht den Belangen des Denkmalschutzes und der Raumordnung. Bereits in der Landesplanerischen Beurteilung vom 15.03.1979 wurde gefordert, die Trasse in einem durchgehenden Tunnel zu führen, um die Gesamtheit des Landschaftsbildes im Bereich der Ettendorfer Kirche nicht zu stören. Ein durchgehender Tunnel bietet zudem Vorteile für den Winterdienst und ist für den Verkehrsteilnehmer sicherer zu durchfahren, da er sich nicht viermal sondern nur zweimal an geänderte Lichtverhältnisse anpassen muss.

Im Ergebnis erweist sich die Planfeststellungslösung bei Abwägung aller relevanten öffentlichen und privaten Belange gegenüber den vorstellbaren Varianten als vorzugswürdig. Die gewählte Trasse wird sowohl den Bedürfnissen der Bevölkerung, insbesondere nach einem gesunden Wohnumfeld, als auch den Anforderungen des Verkehrs gerecht. Die Ortsdurchfahrt von Traunstein (Länge rd. 3,1 km) und die Ortsteile Hallabruck und Hufschlag der Gemeinde Surberg (Länge rd. 1,1 km) werden entlastet und die Verbindung zur Bundesautobahn A 8 München – Salzburg für den Fernverkehr verbessert.

3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt, Ettendorfer Tunnel, Anschlussstellen, nachgeordnetes Wegenetz)

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Sie spiegeln aber die allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus wieder und geben damit wertvolle Anleitungen für die Straßenplanung. Diese Erfordernisse sind auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Die neue Linienführung und die gewählten Straßenquerschnitte erfüllen die Anforderungen der angestrebten Verkehrsqualität von überregionalen Straßen mit maßgebender Verbindungsfunktion. Die technische Gestaltung der Baumaßnahme ergibt sich im Einzelnen aus den Darstellungen im Erläuterungsbericht und dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 1, S. 28 ff., Unterlage 7) und aus den festgestellten Planunterlagen. Hierauf nehmen wir Bezug.

Die gegen verschiedene Elemente des gewählten Ausbaustandards im Anhörungsverfahren erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen weisen wir aus folgenden Gründen zurück:

3.3.3.1 Linienführung, Gradiente

Zwangspunkte für die Trassierung der B 304 und der St 2105 in Grund- und Aufriss waren im Wesentlichen:

- vorhandene Brückenbauwerke am Beginn und Ende der Baustrecke

- vorhandene Leitungstrasse (20 kV-Freileitung)
- Querung des Trauntales
- Trenkmoos
- vorhandene Bebauung einschließlich „Ettendorfer Kircherl“.

Bei der Trassierung im Grund- und Aufriss wurden die neuesten technischen Richtlinien für die Anlage von Straßen – Linienführung (RAS-L) berücksichtigt. Ferner wurde bei der Trassenfestlegung neben den Belangen des Naturhaushaltes und des Landschaftsschutzes auch den Belangen der Land- und Forstwirtschaft, des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit soweit als möglich Rechnung getragen. Die der Trassierung zugrunde gelegten Entwurfsgeschwindigkeiten werden sowohl den raumordnerischen Zielsetzungen als auch den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht.

Durch die Trassierung in Dammlage und eine schwimmende Gründung auf Geotextil wird die hydrologische Beeinträchtigung des Trenkmooses minimiert und die Setzung des Planums begrenzt. Im Bereich der östlichen Traunleite wurde eine Gradientenführung gewählt, die keine Einschnitte in die Nagelfluhbänke erfordert und damit die landschaftliche Beeinträchtigung in Grenzen hält.

Die vom Verein zum Schutz der Bergwelt im Verfahren geforderte Trassenverschiebung der B 304 in Richtung Südwesten zur weiteren Schonung des Trenkmooses ist abzulehnen, da die vorgeschlagene Trasse direkt zwischen der Bebauung von Trenkmoos und Hierankl hindurch führen und folglich erhebliche Mehrbelastung an Lärm für die Anwohner von Moos, Hierankl und Ettendorf bedeuten würde. Die Anschlussstelle der B 304/St 2105 läge dabei zwischen Hierankl und Ettendorf und wäre viel zu nah an der Bebauung und am Nordportal des Ettendorfer Tunnels. Ebenfalls wäre es aus Verkehrssicherheitsgründen nachteilig, die Tunnelstrecke in einem dafür notwendigen stärkeren Bogen zu führen. Wir betrachten die planfestgestellte Trassenführung zur Schonung der wertvollen Landschaftsbestandteile unter Berücksichtigung aller Belange als schon so weit wie möglich optimiert. Die B 304 wurde im Zuge der Planung schon nach Südwesten verschoben, um das Trenkmoos mit seinen Feuchtgebieten und Moorböden zu erhalten. Zur Verringerung der Inanspruchnahme von Waldflächen und der Windwurfgefahr im Bereich aufgerissener Waldränder wurde die Trasse mit der vorhandenen 20 kV-Freileitung gebündelt. Die St 2105 wurde ebenfalls nach Süden verschoben. Durch Mitbenutzung des vorhandenen Forstweges wurde damit versucht, die Inanspruchnahme/Zerschneidung von Waldflächen und die Aushagerung im Bereich aufgerissener Waldränder so weit als möglich zu verringern.

Eine Verschiebung der Trasse auf die Fl.Nr. 1472, Gemarkung Surberg, der bayerischen Staatsforstverwaltung um einige 100 m nach Nordosten zur weiteren Verminderung der Inanspruchnahme privater Flächen im Trenkmoos ist ebenfalls nicht möglich. Außer dem Grundstück Fl.Nr. 1472 wären auch die daneben liegenden privaten Grundstücke (Fl.Nr. 1471, 1432 und 1433 der Gemarkung Surberg) von der Verschiebung neu oder vermehrt betroffen. Die Trasse müsste wegen des von der Bebauung in Trenkmoos und Hufschlag einzuhaltenden Abstandes mit sehr engen Radien trassiert werden, die weder in den Gesamtstreckenverlauf noch den von den Richtlinien aus Gründen der Verkehrssicherheit empfohlenen Radienfolgen bzw. -größen entsprechen.

Auch der Vorschlag, die B 304 zu verschieben und nordöstlich über Leiderting an die St 2105 anzubinden sowie die bestehende St 2105 im Bereich der Bahnlinie zu untertunneln, ist nicht zielführend. Die angestrebte Entlastung von Hallabruck vom Durchgangsverkehr wäre dann (ohne einen Tunnel) nicht möglich. Eine denkbare Verlängerung des Tunnels bis in den Bereich Heilig-Geist scheidet nämlich aus, da die Steigung weit über 4% betrüge, was aus Gründen der Sicherheit nicht zulässig ist.

3.3.3.2 Querschnitt

Im Jahr 2015 bzw. 2020 sind auf der Ortsumfahrung Traunstein nördlich der Einmündung der St 2105 16.400 Kfz/24 h zu erwarten, südlich der Einmündung der St 2105 sind 22.600 Kfz/24 h zu erwarten. Für beide Verkehrsmengen ergeben sich hinsichtlich Querschnitt und Fahrbahnaufbau die gleichen Bemessungen, die der Planung zugrunde liegen. Die gewählten Querschnitte wurden gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen – Querschnitte – (RAS-Q 96) auf ihre Leistungsfähigkeit hin überprüft. Für die B 305 ist aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung eine Fahrbahnbreite von 7,50 m und jeweils 1,50 m breite Bankette vorgesehen. Die St 2105 wird in einer Fahrbahnbreite von 7,00 m mit jeweils 1,50 m breiten Banketten gebaut.

Die geometrische Form des Tunnelquerschnitts ist den felsmechanischen Eigenschaften des Gebirges angepasst und entspricht den vorliegenden tunnelbautechnischen Anforderungen im Lockergestein mit geschlossener und möglichst kreisförmiger Querschnittsausbildung. Im Sohlbereich führt eine Optimierung in wirtschaftlicher Hinsicht zur Ausbildung eines flacheren Sohlgewölbes.

An der Leistungsfähigkeit des Ettendorfer Tunnels bestehen keine Bedenken. Aus der Verkehrswirtschaftlichkeitsuntersuchung B 299/B 304 von Prof. Dr. Harald Kurzak wurden aus dem maßgebenden Planungsfall die prognostizierten zu erwartenden Verkehrsverlagerungen des überregionalen Verkehrs übernommen. Demzufolge wurde bei der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens für die Nordumfahrung Traunstein (November 2002) eine zusätzliche, auf den außerhalb dieser Planfeststellung geplanten Ausbau der Nordsüdverbindung B 299/B 304 zurückführende Verkehrsmenge von 4.000 Kfz/24 h angesetzt und im Ettendorfer Tunnel eine Verkehrsmenge von ca. 22.600 Kfz/24 h, also von etwa 1.100 bis 1.200 Kfz/h in der jeweils stärksten belasteten Fahrtrichtung, prognostiziert (Verkehrsprognose 2015 bzw. 2020). Daraufhin wurde die Leistungsfähigkeit von einem Sachverständigenbüro (Modus Consult GmbH, Ulm) in einem eigenen Verfahren noch einmal untersucht. Diese Untersuchung hat die Leistungsfähigkeit des Ettendorfer Tunnels angesichts des während der Verkehrsspitze zu erwartenden Verkehrsaufkommens und der für vergleichbare inländische Straßentunnel wie dem Schlemmelsbergtunnel (B 39 Weinsberg, RQ 12T), dem Wattkopftunnel (L 562 Ettlingen, Fahrbahnbreite 7,5 m) sowie dem Hugenwaldtunnel (B 294 Waldkirch, Fahrbahnbreite 8,5 m) mit zwischen ca. 700 m bis 2 km Länge, ohne Verkehrsbehinderungen abzuwickelnden Verkehrsmenge von etwa 24.000 bis 26.000 Kfz/24h, also 1.200 bis 1.300 Kfz/h für jede Richtung, zu unserer Überzeugung bestätigt. Es ist davon auszugehen, dass an einem der Bemessung zugrunde liegenden Normalwerktag die kritischen Verkehrsspitzen im Wesentlichen durch den Berufs- bzw. Feierabendverkehr hervorgerufen werden und morgens eine Orientierung verstärkt in Fahrtrichtung Süden bzw. nachmittags/abends in Fahrtrichtung Norden zu erwarten ist. In der jeweiligen Gegenrichtung ist zu den genannten Tageszeiten eine deutlich geringere Verkehrsmenge zu erwarten, was sich im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit ebenfalls günstig auswirkt. Auch ist der Anteil des Schwerverkehrs während der Verkehrsspitze deutlich geringer als über den gesamten Tag betrachtet. Für die zu erwartende Spitzenbelastung hat der Vorhabens-träger die Leistungsfähigkeit des geplanten zweistreifigen Querschnitts zusätzlich mit den im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) vorgegebenen Berechnungsverfahren überprüft. Auch danach ergab sich im Bereich des Tunnels eine ausreichende Leistungsfähigkeit bei mindestens Qualitätsstufe D, d. h. bei ausreichender Qualität des Verkehrsablaufs. Die Befürchtung von entstehenden Staus im Ettendorfer Tunnel aufgrund der grundsätzlichen Benutzungsmöglichkeit durch landwirtschaftliche Fahrzeuge teilen wir nicht. Landwirtschaftliche Fahrzeuge sind inzwischen im Regelfall so motorisiert, dass sie Geschwindigkeiten fahren können, die nicht mehr zwangsläufig zu Stauungen führen. Seitens des Vorhabensträ-

gers ist beabsichtigt, den landwirtschaftlichen Verkehr und nichtmotorisierte Fahrzeuge im Tunnel nicht zuzulassen, um den Verkehrsteilnehmer nicht zu unzulässigen Überholmanövern verleiten. Wir gehen davon aus, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde straßenverkehrsrechtliche Regelungen erlässt, die einen langsamen Verkehr und nichtmotorisierte Fahrzeuge im Tunnel ausschließt. Das nachgeordnete Straßennetz kann diesen Verkehr ohne wesentliche Umwege aufnehmen.

Von Einwendungsführern wurde im Verfahren bemängelt, dass sich der Bau des Ettendorfer Tunnels im Zuge der B 304 nicht im Einklang mit der europäischen Richtlinie 2004/54/EG, ABl. L Nr. 167, S. 39, über die Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im Transeuropäischen Netz vom 30.04.2004 befinden und insofern ein Sicherheitsrisiko für Verkehrsteilnehmer darstellen würde. Diese neue Sicherheitsrichtlinie fordere unabhängig davon, ob sich der Tunnel im Betrieb, im Bau oder der Planungsphase befände, dass Tunnel ab 500 m Länge als Doppelröhrentunnel zu bauen seien, wenn bei deren Fertigstellung mehr als 10.000 Fahrzeuge pro Tag und Richtung prognostiziert sind.

Die Richtlinie bezieht sich nach Art. 2 Ziffer 1 ausschließlich auf das in den Karten von Anhang 1 Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG ausgewiesene „Transeuropäische Straßennetz“ (Trans-European Road Net). Die B 299/B 304 ist als eine Nord-Süd-Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A 94 und A 8 Ost weder als Europastraße gekennzeichnet noch in diesem „Transeuropäische Straßennetz“ enthalten und die speziellen Maßgaben für den Bau von Tunneln in dieser EU-Richtlinie folglich nicht anwendbar. Bei der Trassierung im Grund- und Aufriss des Tunnels wurden vielmehr die überarbeiteten nationalen Richtlinien für Ausstattung und Betrieb von Straßentunneln (RABT, Ausgabe 2003) berücksichtigt. Die Planung entspricht diesen aktuellen nationalen Richtlinien. Der Ettendorfer Tunnel hat bei einer Länge von 725 m eine prognostizierte Verkehrsmenge von 22.600 Kfz/24h im Gegenverkehr. Die geplante Ausstattung und die Betriebseinrichtungen gewähren die nach dem derzeitigen Stand der Technik erforderliche Verkehrssicherheit. Ein Teil der Unterlagen für die technische Ausstattung des Tunnels ist nur nachrichtlich im 3. Ordner der Planfeststellungsunterlagen enthalten. Der Vorhabensträger hat nach § 4 Satz 1 FStrG die geltenden Anforderungen für die Sicherheit von Bauten nach den fachgesetzlichen Bestimmungen und den anerkannten und sich ständig weiterentwickelnden Regeln der Technik zu beachten. Die Ausstattung des Tunnels bleibt deshalb der weiteren Detailplanung vorbehalten. Zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe wird sie dann auf dem neuesten Stand sein.

Die im vorgeschriebenen Abstand von ≤ 300 m zu errichtenden Notausgänge werden durch den geplanten Rettungsschacht (Bau-km 3+610) und den Notausgang am Veitsgraben (Bau-km 3+880) sichergestellt. Insgesamt lässt sich feststellen, dass das entwickelte Sicherheitskonzept für den Ettendorfer Tunnel den Anforderungen völlig genügt und diese teilweise sogar übertrifft.

Die Errichtung von zwei baulich getrennten Richtungsfahrbahnen im Tunnel ist somit nach den Maßgaben der RABT (Ausgabe 2003) für die Nordostumfahrung Traunstein nicht erforderlich. In dem 725 m langen Tunnel selbst hätten zwar baulich getrennte Richtungsfahrbahnen den unbestrittenen Vorteil, dass Unfälle mit dem Gegenverkehr ausgeschlossen sind. Die auf Grund der Örtlichkeit sehr kurzen bzw. tunnelnahen Übergänge würden aber zusätzliche Gefahrenpunkte darstellen (Geisterfahrer, Auffahrunfälle etc.), wie sie bei Straßen des transeuropäischen Netzes regelmäßig nicht auftreten, da diese in der Bundesrepublik Deutschland ganz überwiegend im Zuge von Autobahnen verlaufen und damit durchgehend zweibahnig ausgebaut oder geplant sind. Baulich getrennte Richtungsfahrbahnen würden für die Nordostumfahrung Traunstein daher keinen erstrebenswerten Sicherheitsgewinn darstellen.

Befürchtungen, dass der Verkehrsfluss auf der B 306 (umbenannt, bisher B 304) nach den Bau der Nordumgehung nicht mehr zu bewältigen sei und zusätzliche Verkehrsbehinderungen (z. B. auf der Salinenstraße) verursache, bestätigen sich nach

der Verkehrsuntersuchung ebenfalls nicht. Danach können Verkehrsmengen von 30.000 Kfz/24 h auf zweistreifigen Straßen abgewickelt werden. Die höchstmögliche Stundenspitze liegt etwa bei 1.300 Kfz und Fahrtrichtung. Im Verkehrsgutachten werden auf der B 306 zusätzlich 6.800 Kfz/24 h errechnet. Diese Zahl setzt sich aber zusammen aus 4.000 Kfz/24 h durch den vollständigen Ausbau der B 299/B 304 (vgl. C.3.3.4.1.3) und ca. 2.800 Kfz/24 h durch allgemeine städtische Verkehrsverlagerungen. Da diese Verkehrszunahmen aber nicht plötzlich auftreten werden, können die vorhandenen Lichtsignalanlagen sukzessive an den Bedarf angepasst werden.

3.3.3.3 Anschlussstellen

Im Anhörungsverfahren wurde die Befürchtung vorgetragen, die geplante Kreisverkehrsanlage an der Anschlussstelle B 304 neu/B 306 alt in Heilig-Geist (Bau-km 4+303) sei nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich zu bewältigen. Diese Bedenken teilen wir nicht. Die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs am südlichen Tunnelportal wurde im Auftrag des Vorhabensträgers von einem Sachverständigenbüro (Modus Consult GmbH, Ulm) überprüft. Besonders im Hinblick auf einen möglichen Rückstau in den Tunnel wurden bei den Verkehrsdaten alle künftigen Verkehrsbeziehungen und Straßenausbaumaßnahmen im Raum, die eine eventuelle Verkehrserhöhung mit sich bringen, mit den höchsten anzunehmenden Verkehrswerten angesetzt und in die Berechnung mit einbezogen. Ergebnis der Berechnung ist, dass die Kreisverkehrsanlage mit den beiden geplanten Bypässen West und Ost auch in den Spitzenstunden ausreichend leistungsfähig ist und dass ein Rückstau in den Tunnel nicht zu befürchten ist. Der Durchmesser des Kreises ist mit 40 m, wie sich bei den bereits gebauten, vergleichbaren Kreisverkehrsplätzen im Bauamtsbereich Traunstein und in Bayern gezeigt hat, für alle Fahrzeugarten ausreichend und gut befahrbar. Ein planfreier Knotenpunkt ist an dieser Stelle aus topographischen und städtebaulichen Gründen (Nähe zur Traun, Heilig-Geist-Brücke, Wohnbebauung) nicht möglich. Eine höhengleiche Einmündung ist ohne Ampelanlage aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht ausreichend. Eine Signalisierung ist wegen der Nähe zum Tunnelausgang, wodurch sich Rückstaus ergeben könnten, auch im Hinblick auf die Adaptionssichtweite als kritisch zu beurteilen.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Traunstein und der Stadt Traunstein angeregte Verschiebung der Kreisverkehrsanlage um 1 - 2 m, um einen Flächengewinn für den Hochwasserdamm zu erzielen, wird abgelehnt. Der Geländegewinn wäre unbedeutend und würde die Nachteile der Verschiebung nicht aufwiegen. An der Traun wird durch den Bypass, der mindestens einen Radius von $R=200$ m aufweisen sollte, nur ein Flächengewinn von ca. 200 m^2 erreicht. Diese Fläche stellt sich als Kreisabschnitt dar und wäre deshalb für den Ersatz der Hochwassermauer durch einen Damm nur auf eine Länge von ca. 40 m nutzbar. Die Kreisverkehrsanlage würde dadurch näher an die Bebauung in Heilig-Geist heranrücken und dort eine, wenn auch geringfügige, Erhöhung der Lärmimmissionen verursachen, die wiederum eine städtebaulich unerwünschte Erhöhung der Lärmschutzanlagen erforderlich machen würde.

Den Wunsch der Polizeiinspektion Traunstein, den Bypass- West der B 304 von Altenmarkt nach Siegsdorf neben dem Kreisverkehr durch eine bauliche Abtrennung bis nach der Einmündung der Kr. TS 1 von der Hauptfahrbahn getrennt zu führen, konnten wir nicht nachkommen, da dann keine Verflechtungsstrecke für die Fahrtrichtung Siegsdorf – Traunstein mehr vorhanden wäre.

Der im Verfahren geforderte Ersatz der höhenfreien Anschlussstelle der B 304/St 2105 durch eine weitere Kreisverkehrsanlage wird abgelehnt, weil die geplante höhenfreie Lösung zu den nördlich liegenden Knotenpunkten passt. Auf der gesamten Nordumfahrung Traunstein im 1. und 2. Bauabschnitt befinden sich nur höhenfreie bzw. teilhöhenfreie (Typ IV) Knotenpunkte. Die Verkehrssicherheit wird durch eine einheitliche Streckencharakteristik (höhenfreie Anschlussstellen) sowie durch die Anbaufreiheit ohne unmittelbare Zufahrten wesentlich erhöht. Der geplante Kreisver-

kehr südlich des Ettendorfer Tunnels liegt bereits im bebauten Gebiet (Ortsdurchfahrt) und kann daher kein Bezugsfall sein. Eine flüssige und sichere Verkehrsabwicklung an der Einmündung der St 2105 in die B 304 ist nur mit der geplanten Trompetenlösung möglich. Die dadurch bedingten Eingriffe in das Landschaftsbild sind nicht zu vermeiden, aber auch nicht so erheblich, dass trotz der genannten Vorteile auf eine höhenfreie Anschlussstelle verzichtet werden könnte.

Der Bau einer zusätzlichen Feldwegüberführung über die B 304 im Trenkmoos wird abgelehnt, da dadurch eine vermeidbare Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verursacht und zusätzlicher Grund- und Ausgleichsflächenbedarf entstehen würde, welcher aufgrund der eingewandten Existenzgefährdungen als kritisch zu betrachten ist. Aufgrund der Dammlage der B 304 (2,5 m über Gelände) wären ein ca. 8,5 m hohes Überführungsbauwerk mit beidseitigen Erschließungsrampen von ca. 150 m Länge erforderlich. Die Gründung des Brückenbauwerkes auf Moorboden wäre zudem technisch aufwendig und damit kostenintensiv. Ein Parallelweg wäre zur Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke weiterhin erforderlich.

Die Gemeinde Siegsdorf hat im Verfahren einen höhenfreien Anschluss der Kreisstraße TS 29 gefordert. Wir lehnen diese Forderung ab, weil sich diese Einmündung weit außerhalb des beantragten Planfeststellungsbereiches befindet und wir folglich in diesem Verfahren darüber nicht entscheiden können.

3.3.3.4 Nachgeordnetes Wegenetz, Fußgängerführung, Bushaltestelle

Den vorgesehenen Ausbau und Anschluss des auf den Fl. Nr. 1432, 1433 und 1433/1 der Gemarkung Surberg vorhandenen Feldweges (BW. Verz. lfd. Nr. 28) an das nördliche Portal des Ettendorfer Tunnels und an das neue Teilstück der Gemeindeverbindungsstraße Hufschlag - Trenkmoos hat der Vorhabensträger wieder aus den Planunterlagen zur 1. Tektur herausgenommen. Eine Regelung im Planfeststellungsverfahren war nicht geboten, da diese Planung zur Erschließung der Grundstücke nicht notwendig war und dadurch der Waldgürtel geschont und ein geringerer Bedarf an Ausgleichsflächen erreicht werden kann. Zudem bestanden auch Uneinigkeiten zwischen den Eigentümern, Pächtern und der Gemeinde Surberg wegen der Übernahme der zukünftigen Straßenbaulast für diesen öffentlichen Feld- und Waldweg bzw. den Ausbaustandard des Weges.

Die Stadt Traunstein und die Gemeinde Surberg haben im Verfahren Verbesserungen für den Geh- und Radverkehr im Bereich Heilig-Geist/Hallabruck (St 2105) und der Salzburger Straße (B 304) wie eine Fußgängerüberführung bzw. -unterführung statt der Querungshilfen und ein Tempolimit aus Verkehrssicherheitsgründen gefordert. Wir lehnen diese Forderungen ab. Der Bau einer Unterführung wäre wegen der notwendigen Eingriffe ins Grundwasser problematisch. Eine Überführung würde bei ca. 6 m Höhendifferenz eine ca. 130 m lange Rampe erfordern, um eine nach den Richtlinien grundsätzlich erforderliche behindertengerechte Ausbildung sicherzustellen. Der durch eine so lange Rampe entstehende Umweg würde viele Fußgänger dazu verleiten, die Straße eben doch ebenerdig zu überqueren, um auf die andere Seite zu gelangen. Dieses Verhalten wäre aber nicht ungefährlich, da die vom Vorhabensträger geplanten bzw. von uns festgestellten und gegenüber dem derzeitigen Zustand verbesserten Querungshilfen im Falle des Baues einer Überführung entfallen. Bei der Querung der B 304 zwischen dem Stadtteil Heilig-Geist und Sparz bzw. Traunstein ist künftig eine verkehrssichere Querung höhengleich möglich, da jeweils nur eine Fahrspur bis zu einer Trenninsel zu queren ist. Im Bereich der beiden nördlichen Querungsstellen wird die Geschwindigkeit der Fahrzeuge wegen des unmittelbar daneben liegenden Kreisverkehrs zudem künftig niedriger sein. Im Bereich der südlich liegenden Querungsstelle über den Bypass ist die Geschwindigkeit auf 50 km/h wie bisher beschränkt und die Anhaltesichtweite für Kraftfahrzeuge ist mit nach Angaben des Vorhabensträgers schon heute ca. 58 m ausreichend. Da die, üblicherweise mit der innerörtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahrene, derzeit ca. 3,5 m breite Fahrstreifen Richtung Freilassing auf 5,0 m verbreitert wird, halten wir es für erforderlich, die Sichtweite des von Süd nach Nord querenden

Fußgängers auf die hier bevorrechtigten Kfz entsprechend zu vergrößern und haben deshalb die Auflage A.6.1.6 in diesem Beschluss verfügt. Durch eine an den Kreisverkehr angeschmiegte, etwas weniger zügige Linienführung des Bypasses sollen die sich einem wartepflichtigen Fußgänger nähernden Fahrzeuge eher ins Blickfeld kommen. Darüber hinaus lassen die gegenüber dem heutigen Zustand kleineren Radien erwarten, dass auch die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten abnehmen und unterhalb der in Ortsdurchfahrten grundsätzlich zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h liegen werden.

Der Vorhabensträger ist wegen der oben geschilderten sicheren Wegeverbindung auch nicht verpflichtet, einen durchgehenden öffentlich gewidmeten Weg an der Ostseite der Traun von Heilig-Geist nach Traunstein mit Überquerungshilfe der B 304 zu schaffen. Zudem gibt es auch derzeit aufgrund der örtlichen Situation keinen gewidmeten Weg. Der bestehende Fußweg, welcher künftig durch die neue B 304 (Tunnelzufahrt) unterbrochen wird und daher nicht mehr ohne eine, an dieser Stelle verkehrsgefährliche Straßenquerung erreicht werden kann, beginnt derzeit in Höhe der Einmündung der St 2105 in die B 304 und führt als Trampelpfad hinter der Schutzplanke der Bundesstraße entlang. Ab dem Brückenpfeiler der Heilig-Geist-Brücke wird der Trampelpfad zu einem ca. 1,50 m breiten (unbeleuchteten) Kiesweg. Erst nach der oben genannten Unterführung unter der B 304 auf Höhe der Fußgängerbrücke „Sparzer Steg“ über die Traun ist der Weg asphaltiert und beleuchtet. Nach dem Bau der B 304 neu kann der Geh- und Radverkehr nach Querung des Bypasses der B 304 Richtung Teisendorf weiterhin den an der Ostseite der Bundesstraße vorhandenen, asphaltierten und beleuchteten Geh- und Radweg (beschränkt öffentlicher Weg) benutzen, um nach Traunstein zu gelangen. Auf der Höhe der Fußgängerbrücke „Sparzer Steg“ ist mit der vorhandenen Unterführung eine sichere und höhenfreie Quermöglichkeit gegeben. Diese Verbindung ist sicher und ohne Umwege zu begehen bzw. zu befahren.

Den Einwand, dass die Zufahrt von der B 304 zur Scheibenstraße sich künftig zur Hauptzufahrt nach Traunstein entwickeln wird, halten wir für unzutreffend. Durch den beschriebenen ungünstigen Verlauf der Straße zur Innenstadt von Traunstein werden nur solche Verkehrsteilnehmer diese Zufahrt benutzen, die Ziele in dem Stadtteil „Untere Stadt“ haben bzw. zum dortigen Parkhaus gelangen möchten. Für einen ortsunkundigen Fahrer wird die Zufahrt über die bisherige B 304 (Salinenberg) als Hauptzufahrt nach Traunstein mit späterer verkehrlicher Anordnung beschildert. Diejenigen Kraftfahrer, die ihre Ziele im Norden der Stadt Traunstein haben, werden die Nordumfahrung nicht benutzen, sondern bereits am Knoten Nord der B 304 neu nach Traunstein hinein fahren.

Wir teilen die Ansicht des Vorhabensträgers, dass die vorhandene Bushaldebucht an der B 304 weiterhin sicher benutzt werden kann. Es ist ausreichend Wartefläche für die Fahrgäste vorhanden. Der vorbeifließende Verkehr wird durch die nahe Kreisverkehrsanlage bereits abgebremst. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Beschluss erscheint uns daher nicht notwendig und bleibt ggf. der Entscheidung der unteren Straßenverkehrsbehörde überlassen.

Die Zufahrt bzw. Abfahrt zum Rettungsplatz (Bau-km 3+880) von der Waginger Straße (bestehende St 2105) wird zum einen über die bestehende Erschließungsstraße „Fritzenanger“ (1282/23 Gemark. Surberg) und Fl. Nr. 1282, zum anderen über die Hochkreuzstraße (Fl.-Nr. 1267 Gemarkung Surberg) und weiter entlang der bestehenden bleibenden Baustellenzufahrt parallel zum Tunnel (Fl.-Nr. 1282/15 und 1282/4 Gemarkung Surberg) erfolgen. Die zweite, nicht zwingend erforderliche Zufahrt zum Rettungsplatz auf der Fl.Nr. 1282, Gemarkung Surberg, wurde auf Forderung der Gemeinde Surberg gestrichen. Der Flächenbedarf reduziert sich durch diesen Wegfall auf ca. 460 m² aus der Fl. Nr. 1282, Gemarkung Surberg.

An der Konzeption für den geplanten Notausgang aus dem Ettendorfer Tunnel (Bau-km 3+880, am Veitsgraben) wird festgehalten. Die Selbstrettung aus der Gefahrenzone erfolgt über eine Schleuse zum unteren Rettungsplatz im Veitsgraben auf Höhe

der Tunnelfahrbahn und ist somit auch für Rollstuhlfahrer gewährleistet. Der Weitertransport über die Treppe zum ca. 9,00 m höher liegenden oberen Rettungsplatz wurde von den Rettungskräften übereinstimmend als akzeptable Lösung angesehen. Die Anlage einer direkten Zufahrt zum Rettungsplatz im Veitsgraben wird wegen der hierfür notwendigen Eingriffe in die Veitsgrabensohle sowie die bewachsenen Hangböschungen abgelehnt. Zudem müsste dann auch auf den Auffülldamm zwischen dem Dükereinlauf und dem Rettungsplatz verzichtet werden, was ggf. eine Überschwemmung des Rettungsplatzes zur Folge haben könnte. Die Freihaltung des Rettungsplatzes kann durch den Vorhabensträger mit einer eigenen Regelung für den Winterdienst sichergestellt werden.

3.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

3.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

3.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung, da sie bei den gegebenen Randbedingungen, den bautechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten und den betroffenen Belangen die zweckmäßigste Linienführung darstellt.

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht. Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, ohne die Erreichung der mit dem Vorhaben angestrebten Ziele zu gefährden. Die Linienführung in Grund- und Aufriss gewährleistet, dass die vom Straßenverkehr zu erwartenden nachteiligen Auswirkungen auf die Bebauung die Grenze des Zumutbaren nicht überschreiten. Die vorliegende Planung erfüllt die geforderten Funktionen sowohl in straßenbaulicher und

verkehrstechnischer als auch in wirtschaftlicher Sicht. Die maßgebenden Gründe für die Wahl der Linienführung der B 304 und der St 2105 haben wir bereits oben unter C.3.3.3.1 im Einzelnen begründet.

Das Trennungsgebot des § 50 BImSchG bedeutet im Übrigen nicht, dass eine Straßenbaumaßnahme ganz unterbleiben muss, wenn sie ohne schädliche Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft nicht gebaut werden kann. Das Optimierungsgebot beinhaltet vielmehr eine Abwägung zwischen den durch § 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere der Wohnruhe der Straßenanlieger und den entgegenstehenden Belangen, insbesondere dem Interesse an leistungsfähigen Verkehrsanbindungen sowie der Beschränkung der Kosten des Straßenbaues. § 50 BImSchG beinhaltet keinen absoluten Planungsleitsatz dergestalt, dass dem Immissionsschutz zwingend Vorrang vor allen anderen betroffenen Belangen einzuräumen wäre und er nicht durch Abwägung überwunden werden könnte.

Der Bau der Nordumfahrung Traunstein entlastet die Anwohner in Traunstein und den Ortsteilen Hallabruck und Hufschlag der Gemeinde Surberg von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Baumaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 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 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.

3.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden durch das vom Vorhabensträger beauftragte Verkehrsgutachterbüro MODUS CONSULT GMBH, Ulm, (07/2002) auf der Grundlage der Verkehrszählung aus dem Jahr 2000 und der künftigen angenommenen Verkehrsentwicklung in einem Verkehrsgutachten für das Prognosejahr 2015 berechnet (Unterlagen 10, 11).

Im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist inzwischen außer der Nordumfahrung Traunstein nur noch die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Die B 304 OU Nunhausen/Matzing und die B 299 Garching a. d. Alz sind als Maßnahmen des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (Planungsauftrag) eingestuft. Die B 299 OU Tacherting/Trostberg ist als Maßnahme des weiteren Bedarfs, Umsetzung nach 2015, eingestuft. Da der Ausbau der Bundesstraßen 299/304 somit voraussichtlich nicht bis 2015 abgeschlossen sein wird, hat dies zur Folge, dass die im Planungsfall für 2015 prognostizierten Verkehrsmengen erst im Jahr 2020 erreicht werden. Da nach Aussagen der Verkehrsgutachter zwischen 2015 und 2020 mit einer allgemeinen Verkehrszunahme infolge der Mobilitätsentwicklung von nur 1% bis max. 3% zu rechnen ist und andere örtliche oder regionale Vorhaben, die zu einer überdurchschnittlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens führen könnten, nicht konkret geplant bzw. vorhersehbar sind, ist es zu vertreten, die für 2015 ermittelte Prognosebelastung für 2020 anzusetzen (siehe auch C.3.3.3.2).

Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 14.600 Kfz/24 h auf der Nordumfahrung bis zur Kreuzung mit der Kreisstraße TS 1, von 16.400 Kfz/24 h zwischen der Kreuzung mit der TS 1 und der Einmündung der St 2105 und südlich dieser Einmündung von 22.600 Kfz/24 h sowie auf der St 2105 eine Verkehrsmenge von 10.800 Kfz/24 h im Prognosejahr 2015 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Der Schwerverkehrsanteil wurde auf zwischen 9 bis 11% am Tag und in der Nacht geschätzt. Die Begründung des Vorhabensträgers, warum die ursprünglich für 2015 prognostizierten Verkehrsdaten aufgrund neuerer Entwicklungen auch für 2020 herangezogen werden können, ist nachvollziehbar und überzeugend. Eine Überprüfung der Prognose wird durch die geplante Einrichtung einer Dauermesszählstelle am Ettendorfer Tunnel erfolgen.

Der Lärmschutz wird nicht auf Spitzenbelastungen, sondern auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung ausgelegt (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszuliegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). Bei der Berechnung ist man jeweils von ungünstigen Randbedingungen (z. B. leichter Wind, ca. 3 m/s) ausgegangen. Ferner wurden bei der Lärmberechnung auftretende Reflexionen berücksichtigt.

Im Verfahren wurde auch gefordert, auf der B 304 Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen in Kombination mit den Lärmschutzmaßnahmen festzusetzen. Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Zum einen dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z.B. der Verkehrssicherheit oder des Ruhebedürfnisses der Anwohner erheblich übersteigt (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO). Der vom Straßenver-

kehr herrührende Lärm muss dazu nach der Rechtsprechung Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Dazu ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit sowie auf eine evtl. gegebene Vorbelastung abzustellen. Als Orientierungshilfe dienen dazu unter anderem die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97). Nach diesen Richtlinien kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Lärm bei einem größeren, zusammenhängend bebauten reinem oder allgemeinem Wohngebiet den Richtwert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet. Das ist hier nicht der Fall. Das vorgesehene Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers garantiert die Einhaltung der erheblich niedrigeren Grenzwerte für Lärmvorsorge auch ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen. Geschwindigkeitsbeschränkungen können zudem bei Notwendigkeit noch später durch entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen erfolgen.

Der Vorhabensträger hat in seiner Planung die Verwendung einer lärmindernden Straßenoberfläche nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/91 vom 25.04.1991 vorgesehen, mit der zumindest außerhalb der Ortsdurchfahrt eine Lärminderung von minus 2 dB(A) erreicht wird. Dies ist in der Lärmberechnung berücksichtigt worden.

Für die Lärmberechnung im Abschnitt des Ettendorfer Tunnels wurde eine in Tunneln gefahrenere Standardgeschwindigkeit von 80 km/h berücksichtigt. Laut Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz würde sich zudem bei einer höheren Geschwindigkeit (100 km/h) auch bei einer Erhöhung des Schallpegels die schalltechnische Beurteilung letztendlich nicht ändern.

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbeschränkungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich ist. Möglichen Geschwindigkeitsübertretungen ist mit Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu begegnen, die nicht Regelungsgegenstand der Planfeststellung sind.

3.3.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen. Durch die vorgesehenen Baumaßnahmen B 304 Nordumfahrung Traunstein und Verlegung der St 2105 werden ca. 330 Einwohner (in Trenkmoos, Hierankl, Hufschlag, Ettendorf und Heilig-Geist) in den nächstgelegenen Anwesen neu betroffen.

- Neubau der B 304 nördlich des Ettendorfer Tunnels

Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Der Bau der B 304 stellt im Bereich der nächstgelegenen Anwesen der Ortsteile Leiderting (Hs. Nr. 4), Trenkmoos (Hs. Nr. 8, Hs. Nr. 1, Hs. Nr. 2, Hs. Nr.5), Hierankl (Hs. Nr. 1, Hs. Nr. 2, Hs. Nr. 3), Ettendorf (Georgistraße Hs. Nr. 16), und Hufschlag (Georgistraße Hs. Nr. 27, Hs. Nr. 35), Eichenweg (Hs. Nr. 19a, Hs. Nr. 21, Hs. Nr. 35), Am Kircherl (Hs. Nr. 2) im Gebiet nördlich des Ettendorfer Tunnels im Zuge der B 304 einen Neubau in diesem Sinne dar. Die Lärmberechnung hat ergeben, dass die maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge für Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/Nacht bzw. für Dorf-/Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/Nacht bei den untersuchten nächstgelegenen Anwesen nicht überschritten werden. Dies gilt auch, wenn man bei Hierankl einen Summenpegel mit den Immissionen von der St 2105 bilden würde.

- Verlegung (=Neubau) der St 2105 nördlich des Ettendorfer Tunnels

Die Verlegung der St 2105 ist im Bereich der nächstgelegenen Anwesen der Ortsteile Trenkmoos (Hs. Nr. 1, 2 und 5), Hierankl (Hs. Nr. 1, Hs. Nr. 2, Hs. Nr. 3), Ettendorf

(Georgistraße Hs. Nr. 16) und Hufschlag (Georgistraße Hs. Nr. 27, 35), Eichenweg (Hs. Nr. 19a, Hs. Nr. 21, Hs. Nr. 35), Am Kircherl (Hs. Nr. 2) ebenfalls als Neubau zu bewerten. Die maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge für Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/Nacht bzw. für Dorf-/Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/Nacht werden aber nicht überschritten.

- Neubau der B 304 südlich des Ettendorfer Tunnels

Der Vorhabensträger hat südlich des Ettendorfer Tunnelportals bis zum Kreisverkehr im Zuge der Neubaustrecke der B 304 mit Bypass-West, Bau-km 4+175 bis Bau-km 4+280, die südöstlich des Tunnels bzw. nordöstlich des Kreisverkehrs liegenden Anwesen des Ortsteils Heilig-Geist (Hs. Nr. 19, Hs. Nr. 39, Hs. Nr. 23, Hs. Nr. 17, Hs. Nr. 37, Hs. Nr. 35, Hs. Nr. 33, Hs. Nr. 25, Hs. Nr. 15, Hs. Nr. 13a, Hs. Nr. 13) auf Lärmvorsorge überprüft. Zudem wurden die Anwesen im Bereich westlich der Heilig-Geist-Straße nach den maßgebenden Grenzwerten von 59/49 dB(A) Tag/Nacht für ein allgemeines Wohngebiet i. S. v. § 4 BauNVO überprüft. Bei den Anwesen Heilig-Geist-Straße Hs. Nr. 19, Hs. Nr. 39, Hs. Nr. 23, Hs. Nr. 17, Hs. Nr. 37, Hs. Nr. 33 und Hs. Nr. 15 würden die Grenzwerte der Lärmvorsorge für Wohngebiete von 59/49 dB(A) Tag/Nacht ohne Lärmschutz überschritten. Damit wird eine Lärmvorsorgeverpflichtung des Vorhabensträgers für diese Anwesen ausgelöst. Um die Grenzwerte einzuhalten, ist vorgesehen, diese Anwesen aktiv durch einen Lärmschutzwall, teilweise mit aufgesetzter Wand, zu schützen

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Forderung verschiedener Verfahrensbeteiligter in der Tektur zusätzlich eine Überprüfung der Anwesen Heilig-Geist-Straße Hs. Nr. 6/6a, Hs. Nr. 8, Hs. Nr. 16 und Hs. Nr. 33 Süd und Salzburgerstraße Hs. Nr. 4 auf Lärmvorsorge durchgeführt. Bei dem Anwesen Heilig-Geist-Straße Hs. Nr. 6/6a und Heilig-Geist-Straße Hs. Nr. 8 werden die Grenzwerte der Lärmvorsorge für Wohngebiete von 59/49 dB(A) Tag/Nacht überschritten und damit Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich.

- Bau der B 304 im Bereich des Kreisverkehrs

Die Anwesen Heilig-Geist-Straße Hs. Nr. 6/6a, Hs. Nr. 8, Hs. Nr. 16 und Hs. Nr. 33 Süd, Salzburgerstraße Hs. Nr. 4, Scheibenstraße Hs. Nr. 31a, Hs. Nr. 38 und Traundamm Hs. Nr. 43 im Bereich der Ausbaustrecke südöstlich bzw. nordöstlich des Kreisverkehrs wurden auf das Vorliegen einer wesentlichen Änderung i. S. der 16. BImSchV überprüft. Nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV liegt eine wesentliche Änderung dann vor, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird. Dieser Fall ist hier nicht gegeben. Nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt aber auch dann eine wesentliche Änderung 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 oder wenn außerhalb von Gewerbegebieten 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. Die schalltechnischen Berechnungen haben nach einem Vergleich der maßgeblichen Beurteilungspegel bei Berücksichtigung des Prognose-Nullfall (ohne Ausbau) und dem Prognosefall (ausgebaute Straße mit teilweise veränderter Lage) ergeben, dass durch die Baumaßnahme im Bereich der Ausbaustrecke an keinem der untersuchten Gebäude eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) erfolgt bzw. die Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder von 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden.

- Lärmvorsorgemaßnahmen

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen für die untersuchten maßgebenden Immissionsorte der Stadt Traunstein und der Gemeinde Surberg, die auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz am Straßen – RLS-90 erfolgten, sind im Einzelnen in der Unterlage Nr. 9 und in den Lageplänen zur schalltechnischen

Berechnung (Unterlage Nr. 11a Blatt 1, 2) dargestellt, auf welche wir hiermit verweisen.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme reduziert der Ettendorfer Tunnel die Lärmbelastung in den Ortsteilen Ettendorf, Hufschlag und Hallabruck.

Daneben sieht die Planung zum Schutz für die Anwesen Heilig-Geist-Straße Hs. Nr. 19, 39, Hs. Nr. 23, Hs. Nr. 17, Hs. Nr. 37, Hs. Nr. 33, Hs. Nr. 8 und Hs. Nr. 15 einen aktiven Lärmschutz von Bau-km 4+175 bis Bau - km 4+303 der B 304, in Form eines Walles mit aufgesetzter Wand von ca. 125 m Länge und mit einer Höhe von bis zu 4,50 m vor (Unterlage 7, Lfd. Nr. 68). Die Lärmschutzmaßnahme ist im Detail in den Lageplänen der festgestellten Planunterlagen und im Bauwerksverzeichnis (Unterlagen 9, 11a, 6 und 8 Blatt 1) dargestellt und beschrieben. Durch den aktiven Lärmschutz werden die maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge für Wohngebiete bei den vorgenannten Immissionsorten mit Ausnahme der Anwesen Heilig-Geist-Straße 6 und 6a (Fl. Nr. 668, Gemarkung Traunstein) und 19 2.OG (Fl. Nr. 679/4, Gemarkung Traunstein) eingehalten und auch der Außenwohnbereich geschützt. Um plötzliche Pegeländerungen, die als störend empfunden werden, zu vermeiden, wird der Lärmschutzwall über das rechnerisch erforderliche Maß hinaus verlängert. Dadurch profitieren auch Anwesen von seiner lärmindernden Wirkung, für die kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

Dort, wo infolge des Ausbaus die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden und aktiver Lärmschutz nicht möglich ist oder wegen Vorliegens eines offensichtlichen Missverhältnisses zwischen den Kosten des aktiven Lärmschutzes und des passiven Lärmschutzes oder zwischen Kosten und Nutzen (vgl. Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR) nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht vertretbar erscheint, haben wir den betroffenen Grundstückseigentümern dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz) zuerkannt, sofern das vorhandene Schalldämm-Maß nicht ausreicht. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt.

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers für eine Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung unter Verzicht auf einen weiteren Ausbau der aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Heilig-Geist im Hinblick auf § 41 Abs. 2 BImSchG für sachgerecht. Dem grundsätzlichen Vorrang aktiver vor passiven Lärmschutzmaßnahmen ist zwar ein hohes Gewicht beizumessen, weil dieser zu einer wesentlichen Verbesserung der Wohnqualität und der Freiräume führt.

Gegen eine weitere Erhöhung der ohnehin schon teilweise bis zu 4,50 m hohen Lärmschutzanlagen im Bereich Tunnelportal Süd – Kreisverkehr sprechen bei dem betroffenen 2. OG West des Gebäudes Heilig-Geist-Str. 19 in erster Linie die hohen Kosten, die sich unter anderem aus statischen Gründen ergeben. Durch die Nähe der Anwesen zur neuen B 304 müsste für den Wall eine Steilböschung errichtet und die Standsicherheit der Wand müsste aufwendiger gestaltet werden (die Kronenbreite Wall wird geringer). Die Folge wäre eine massive Kostenerhöhung der aktiven Lärmschutzanlage. Dem steht der Schutz eines einzigen Gebäudes (2. OG) gegenüber. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass sich durch die vorgesehene aktive Maßnahme der Lärmpegel am Obergeschoß des Anwesens Hs. Nr. 19 schon um rd. 8 dB(A) reduziert und weitere Reduzierungen bei einer Erhöhung im Verhältnis zu den Kosten nur noch minimal wären. Im Übrigen sprechen auch städtebauliche Belange dagegen.

Aktiver Lärmschutz für das ebenfalls betroffene Gebäude Heilig-Geist-Str. 6/6a (1., 2. und 3. OG und Nord 1., 2. und 3. OG) ist aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Fahrbahn- bzw. Gehwegrand nicht möglich. Das Anwesen liegt an der Innenkurve des Bypasses Ost, also am jetzigen Fahrbahnrand der B 304 in Richtung Freilassing. Die Sichtverhältnisse der Zufahrt zu dem Anwesen sind schon derzeit aus Ver-

kehrssicherheitserwägungen nicht optimal. Eine aktive Lärmschutzanlage würde diese Sichtverhältnisse noch weiter verschlechtern.

Auszugehen ist 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 Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Die berechtigten Anwesen sind in Auflage A.3.4.5 dieses Beschlusses und in der Unterlage 11a aufgeführt. 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.

Soweit Außenwohnbereiche künftig nicht ausreichend durch aktiven Lärmschutz geschützt werden können, ist unter A.3.4.6 dieses Beschlusses unter den dort genannten Voraussetzungen ein Entschädigungsanspruch vorgesehen.

Mit dem vorgesehenen Lärmschutzkonzept aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen in Kombination mit der Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelages werden die gesetzlichen Maßgaben der Lärmvorsorge erfüllt. Die vom Vorhabensträger den geplanten Lärmschutzmaßnahmen zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Landesamt für Umweltschutz überprüft und für richtig befunden worden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht. Ansprüche von Einwendungsführern auf Anordnung weiterer Lärmschutzmaßnahmen weisen wir hiermit zurück.

Die Forderung nach zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wie einer weiteren Einhausung der B 304 zwischen Kreisverkehrsplatz und Tunnelportal Süd oder einer Lösung nach Art einer „Lawinengalerie“ weisen wir folglich zurück. Mit der hier festgestellten Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Vorgaben der 16. BImSchV für den Lärmschutz des Gebietes Heilig-Geist vom Vorhabensträger erfüllt. Eine aufwändige, mit unverhältnismäßig hohen Baukosten verbundene Überdachung halten wir daher für nicht vertretbar. Die Forderung, zur Verbesserung des Lärmschutzes auf einen Anstieg der B 304 bis zum Südportal des Ettendorfer Tunnels zu verzichten, wird ebenfalls abgelehnt. Die Lärmsituation würde sich bei einer geringfügigen Reduzierung der Längsneigung nicht ändern. Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen wirken sich erst Steigungen und Gefälle über 5 % bei den schalltechnischen Berechnungen aus; diese werden hier mit 3,22 % Längsneigung nicht erreicht. Eine geringere Steigung außerhalb des Tunnels würde außerdem zwangsläufig eine größere Steigung im Tunnel erforderlich machen, was aus Sicherheitsgründen abzulehnen ist.

Auch die Forderung nach einer Berücksichtigung der Gesamtlärmbelastung durch Verkehrswege führt zu keinem anderen Ergebnis beim Lärmschutz. Zwar sind für die Berechnung der Lärmschutzansprüche gem. der 16. BImSchV keine Summenpegel zu bilden. Jedoch können gemäß der Rechtsprechung des BVerwG die Summenpegel aus mehreren Verkehrswegen dann nicht völlig unberücksichtigt bleiben, wenn sie zu einer Gesundheitsgefährdung führen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl. 1996, S. 916). Demnach dürfen der bereits vorhandene Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrswege wurde die Gesamtlärmbelastung für den gesamten Bereich entlang der Neubaustrecken der B 304/St2105 ermittelt. Die Gesamtlärmsituation stellt sich aber so dar, dass auch nach der vom Vorhabensträger vorgelegten Summenberechnung aus den Lärmanteilen der B 304 und der St 2105 nördlich des Ettendorfer Tunnels die Lärmpegel bei allen Betroffenen weit unterhalb der kritischen Höhe ca. zwischen

70 und 75 dB(A) tags und 60 und 65 dB(A) nachts bei Wohngebieten liegen. Dasselbe gilt auch für eine Summenberechnung der Verkehrsanteile an der Anschlussstelle im Bereich Heilig-Geist. Gesundheitsgefährdungen sind daher auszuschließen.

Es ist aus unserer Sicht nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabensträger für die betroffenen Waldbereiche, die auch zur Erholung genutzt werden, keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen hat, weil die zur Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen heranzuziehende 16. BImSchV für diese Flächen keine einzuhaltenden Grenzwerte als schutzbedürftige Gebiete vorschreibt. § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG, auf welcher die 16. BImSchV beruht, stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Dabei handelt es sich um einen konkretisierbaren Personenkreis, der sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Einwirkungsbereich der zu bauenden Straße aufhält. Der Personenkreis, welcher gelegentlich den Wald zur Erholung aufsucht, ist nicht bestimmt genug, um unter den Begriff "Nachbarschaft" zu fallen. Es ist zudem nicht davon auszugehen, dass die Nutzung des Waldes zum Zwecke der Erholung unmöglich gemacht wird.

Wir weisen auch die Forderung der Gemeinde Siegsdorf auf Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 306 für den Ortsteil Wernleiten zurück. Die Erhöhung des Beurteilungspegels ist nur von Bedeutung, wenn sie auf den baulichen Eingriff zurückzuführen ist. Die Lärmsteigerung muss unmittelbar und ausschließlich von der baulichen Maßnahme ausgehen (16. BImSchV). Die durch die Gemeinde Siegsdorf gerügte Verkehrszunahme ist ganz überwiegend auf künftige Ausbaumaßnahmen im Zuge der B 299/B 304 nördlich von Traunstein zurückzuführen, also nicht auf das planfestgestellte Bauvorhaben. Außerdem berührt die planfestgestellte Maßnahme nicht das Gemeindegebiet von Siegsdorf.

3.3.4.2 Lärmsanierung

Zur Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen für Anwesen für die kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, können wir den Vorhabensträger in diesem Beschluss nicht verpflichten. Die Einwendungen aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt) gelegenen Gebieten, mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch in den jeweils angrenzenden Abschnitten, insbesondere der B 306 und B 304, bzw. an diese anschließenden untergeordneten Straßen auswirken werde, können im Zusammenhang mit §§ 41 bis 43 BImSchG und der 16. BImSchV nicht berücksichtigt werden. Der nach diesen Vorschriften gebotene Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist durch Lärmschutzmaßnahmen nur in den räumlichen Grenzen der Planung zu gewährleisten. Dabei kommt es auf den Lärm an, der von dem geplanten oder geänderten Verkehrsweg ausgeht und im Bereich der baulichen Maßnahme entsteht. Lärmschutz an bestehenden Straßen, auf die sich die Planung nicht im Sinne einer wesentlichen Änderung auswirkt (Lärmsanierung) wird dagegen nur als freiwillige Leistung nach Maßgabe der Dringlichkeit auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt (VLärmSchR 1997, D XIII bis XV). Es bleibt dem Vorhabensträger jedoch unbenommen, Lärmsanierungsmaßnahmen nach Fertigstellung der Baumaßnahme und Erfassung der Verkehrsdaten außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens durchzuführen.

3.3.4.3 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).

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat hinsichtlich der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen - MLuS-02 - für den Prognosefall 2020 eine überschlägige Schätzung vorgenommen. Unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen sind an allen betroffenen Anwesen die Grenzwerte der 22. BImSchV für Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid und Benzol und der Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} eingehalten. Es rechnet aber unter Umständen mit einem Nichteinhalt der Überschreitungshäufigkeit von 35-mal pro Kalenderjahr von dem ab dem Jahre 2005 gültigen Grenzwert für den PM_{10} -Tagesmittelwert ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) am südlichen Portal des Ettendorfer Tunnels. PM_{10} (Particular Matter) beschreibt eine feine Fraktion des Schwebstaubgehaltes der Luft mit Partikelgröße bis zu einem aerodynamischen Durchmesser von $10 \mu\text{g}$.

Der Vorhabensträger hat daraufhin den Bereich erneut untersuchen lassen. Es ist nach dieser ergänzenden Abschätzung der Tunnel- und Straßenimmissionen für das Jahr 2015 nach dem „Merkblatt für Luftverunreinigung an Straßen“ (MLuS, Version 5,0r) MLuS-02 und dem neuen „Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ (HBEFA, Version 2.1) nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsgebiet unter Ansatz der maßgebenden Faktoren und der vorgegebenen Verkehrsmengen von 22600 Kfz/24h und einem Lkw-Anteil von 10% (>2,8t) aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenz- und Konzentrationswerte der 22. BImSchV sowie der 23. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten.

CO_2 -Emissionen sind für diese Beurteilung nicht maßgebend, da CO_2 im Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02) nicht als relevanter Schadstoff aufgeführt ist, der in Bezug auf einen Immissionsgrenzwert zu untersuchen wäre. CO_2 hat in erster Linie als Treibgas allgemeine Auswirkungen auf den Klimawandel.

Aus der Betrachtung der Immissionen der Luftschadstoffe kann man allgemein feststellen, dass das geplante Vorhaben entlang der B 304 alt und der St 2105 alt eine Entlastung bewirkt. Gleichzeitig sind Zusatzbelastungen in der Nähe der Tunnelportale nicht zu vermeiden. In der Umweltstudie wurde insbesondere auch der Bereich um das Südportal des Ettendorfer Tunnels aufgrund der neuesten Verkehrsuntersuchungen vom Jahr 2002 hinsichtlich der Luftschadstoffimmissionen untersucht. Die Untersuchungen weisen nach, dass die Jahresmittelwerte der maßgebenden Schadstoffimmissionen bei allen Lüftungsvarianten (Längslüftung mit Strahlventilatoren, Rauchabsaugung über eine große Absaugöffnung, Rauchabsaugung über eine Zwischendecke), bzw. Abluftverteilungen auf die Tunnelportale, unterhalb der vorgeschriebenen Grenzwerte liegen. Damit kann die Lüftung unabhängig von der Immissionssituation frei gestaltet werden. Es wurde daher die Entlüftungsvariante Längslüftung mit Strahlventilatoren gewählt, die sich im Hinblick auf die Sicherheit insbesondere im Brandfall als vorteilhaft erwiesen hat. Die Ergebnisse des Gutachtens über die Luftschadstoffimmissionen zeigen, dass die Zusatzbelastungen, die durch das Vorhaben verursacht werden, eine kleine Fläche betreffen und dass die Gesamtbelastung gering ist. Erfahrungsgemäß bauen sich die zusätzlichen Schadstoffe mit zunehmender Entfernung zur Straße sehr schnell ab und treten bereits ab etwa 50 m hinter die Grundbelastung aus Hausbrand, Gesamtverkehr etc. zurück. Auch am stärksten belasteten Immissionsort (Heilig-Geist-Straße 19) wird die zulässige Überschreitungshäufigkeit für den Tagesmittelwert für PM_{10} eingehalten. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat diese ergänzende Bewertung bestätigt.

Da das planfestgestellte Bauvorhaben keine erheblichen Gesundheitsgefahren durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe verursacht, können wir dem Vorhabensträger auch nicht eine Tunnelentlüftung nur über das Nordportal mittels Strahlenventilatoren ab einer bestimmten Verkehrsmenge als Schaltkriterium auferlegen. Es kann-

ten vom Vorhabensträger demzufolge auch keine Immissionsmessungen oder Untersuchungen gefordert werden, wie sich eine Einhausung oder zusätzliche und höhere Lärmschutzmaßnahmen auf die Lufthygiene auswirken würde. Gleichwohl hat der Vorhabensträger im Erörterungstermin zugesagt, die vorzugsweise Ablufführung zum Nordportal zu prüfen.

Eine unverhältnismäßig kostenintensive Fortführung der Einhausung zwischen Tunnelportal Süd und dem Kreisverkehrsplatz oder einen Verzicht auf den Anstieg der B 304 vom Kreisverkehrsplatz bis zum Südportal des Ettendorfer Tunnels zur weiteren Reduzierung der Luftschadstoffe, wird wegen der Einhaltung der maßgebenden Luftschadstoffgrenzwerte zurückgewiesen. Die Abgassituation würde sich zudem bei einer geringfügigen Reduzierung der Längsneigung nicht ändern.

Wir halten das vorgesehene Konzept einer Längslüftung mit Strahlventilatoren im Ettendorfer Tunnel für sachgerecht. Die Einrichtung von dezentralen Lüftungseinheiten lehnen wir aus Gründen der Betriebssicherheit bei einem Brand im Tunnel ab. Die Auslegung der Lüftungsanlage wird wesentlich durch einen Brandfall im Tunnel beeinflusst. Dabei hat die Auslegung im Hinblick auf die Personensicherheit Vorrang vor der auf wirtschaftliche Kriterien gestützten Auslegung für den Regelbetrieb. Im Brandfall hängt das Lüftungskonzept wesentlich von der Tunnellänge ab. Bei Tunnellängen zwischen 600 und 1.200 m erfolgt die Festlegung der Lüftungsart im Brandfall nach einer Risikobewertung. Bei der vom Büro HBI HAERTER AG erstellten Risikobewertung für die Sicherheit und die Tunnellüftung musste festgestellt werden, dass vor allem in der Selbstrettungsphase, aber auch in der Brandbekämpfungs- und Fremdrettungsphase die zusätzlich untersuchten Lüftungssysteme mit Rauchabsaugung (z. B. Rauchabsaugung über eine Zwischendecke, Rauchabsaugung über eine große Rauchabsaugung in Tunnelmitte) Nachteile gegenüber dem System der durchgehenden Längslüftung mit Strahlventilatoren aufweisen. Wegen der nachgewiesenen Einhaltung der maßgebenden Grenzwerte kann die Lüftung frei und unter Beachtung dieser sicherheitstechnischen Erwägungen wie vorgesehen festgestellt werden. Ein Ausströmen der Tunnelabluft erfolgt somit nur an den beiden Tunnelportalen. Zusätzliche Entlüftungsschächte für den Tunnel sind nicht vorgesehen. Aus Sicherheitsgründen wird ein Rettungsschacht an der Georgistraße (Fl.-Nr. 1369, Gemarkung Surberg) und ein Notausgang am Veitsgraben geplant. Eine Ausleitung von Tunnelabluft ist an diesen Stellen jedoch nicht vorgesehen. Der beim Rettungsschacht vorgesehene Lüftungskanal dient nur der Belüftung der Sicherheitsschleuse im Brandfall.

Auch die Forderung auf Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf $v = 50$ km/h im Ettendorfer Tunnel in diesem Beschluss ist wegen der Einhaltung der maßgebenden Luftschadstoffgrenzwerte nicht notwendig. Derzeit ist eine zulässige Geschwindigkeit von $v = 70$ km/h im Tunnel vorgesehen. Bei dem für die Luftschadstoffimmissionen am Südportal des Ettendorfer Tunnels erstellten Gutachten wurden für den ungünstigen Fall mit $v = 80$ km/h nachgewiesen, dass die Jahresmittelwerte bei allen Lüftungsregimen, bzw. Abluftverteilungen auf die Tunnelportale, unterhalb der anerkannten Beurteilungswerte liegen.

Durch den Bau der Nordumfahrung B 304 mit Verlegung der St 2105 können die Schadstoffemissionen im Zuge der innerstädtischen, angebauten Durchfahrtsstraßen je nach Schadstoffkomponente um 17 bis 55 % reduziert und rd. 1.000 Bewohner der Stadt als Anlieger an den Hauptverkehrsstraßen entlastet werden. Infolge der Verkehrsentslastung der Hauptverkehrsstraßen von Durchgangsverkehr werden derzeit ins nachgeordnete Straßennetz verdrängte Schleichverkehre wieder zurück verlagert, so dass auch auf den Nebenstraßen die Schadstoffemission um 5 bis 15 % reduziert werden können. Der Wohnwert in der Ortsdurchfahrt Traunstein und in den Surberger Ortsteilen Hufschlag und Hallabruck wird daher wesentlich verbessert. An der neuen Trasse sind weit weniger Anwohner durch geringfügige Ver-

schlechterungen betroffen. Diese Verschlechterungen sind als unbedenklich einzustufen und hinzunehmen.

3.3.4.4 Bodenschutz

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

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

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Verbote/Öffentlicher Belang

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen. Die Planfeststellungsbehörde lässt hier aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen die Ausnahme vom Verbot des Art. 13d BayNatSchG für die Überbauung/Beseitigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen Biotope zu. Ebenso wird für die Beseitigung von Hecken gemäß Art. 13e BayNatSchG nach Art. 49 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls und mangels Alternativen Befreiung erteilt. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Maßgeblich in die Entscheidung mit eingeflossen ist die Tatsache, dass der Eingriff angemessen ausgeglichen bzw. ersetzt wird.

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG und §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze 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). Ein vorrangiges Recht auf Natur- und Landschaftsschutz lässt sich dagegen nicht aus dem Grundgesetz (Art. 20a GG) bzw. auch nicht aus der Bayerischen Verfassung (Art. 3 Abs. 2 und Art. 141 BV) ableiten.

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 12 und 12.1 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.2.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist, auszugleichen.

Gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG (geänderte Regelung jetzt in § 19 Abs. 3 BNatSchG) ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Werden als Folge eines Eingriffs Biotope zerstört, die für dort wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn für den Eingriff sprechende Gründe des Gemeinwohls besonders schwer wiegen. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so können nach Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG Ersatzmaßnahmen verlangt werden.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG bzw. BayNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

3.3.5.2.2 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 (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), 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.

Nach Art. 6a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Ausführungsvariante).

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen (G 1- G 7) sowie Schutzmaßnahmen (S 1 - S 9) während der Bauzeit. Es wird insofern auf die Ausführungen in diesem Beschluss (B.2.1.5) und die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht und die Lagepläne zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12, 12.2a) verwiesen.

3.3.5.2.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Der Bau der Nordumfahrung Traunstein B 304 und die Verlegung der St 2105 stellen gem. Art. 6 BayNatSchG einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Im Plangebiet überwiegen intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen (Fichtenwälder, Intensivgrünland), denen aus der Sicht des Arten- und Biotopschutzes nur eine untergeordnete Bedeutung zukommt. Ökologisch wertvolle Bereiche sind weitgehend auf die Traunau und das Trenkmoos beschränkt. Die Traun und die fließbegleitenden Auwälder, vor allem im Bereich des rechten Traunufers, weisen eine äußerst wertvolle Fledermaus-, Vogel- und Amphibienfauna auf. Auch die Feuchtwiesenreste im Trenkmoos stellen trotz erheblicher Degradierung z. T. sehr wertvolle Lebensräume v. a. für Vögel und Amphibien dar. Wie in den Unterlagen 12 und 12.1 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft/Klima und Landschaft und Erholung, die sich auf den Bedarf von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Naturhaushalt auswirken:

Konfliktbereich K 1 (B 304): Bewaldete, weitgehend ebene Moränenlandschaft östlich der Traunau:

Am Baubeginn an der Anschlussstelle der B 304 alt wird Laubwald (Jung- und Altbestand) überbaut und mittelbar beeinträchtigt. Zudem entsteht ein Verlust wegen vorübergehender Inanspruchnahme durch Baustelleneinrichtung und Arbeitsstreifen. Es kommt zur Versiegelung und Überbauung von Boden durch Trasse und Begleitweg im Bereich von Fichtenforst (40 bis 80 Jahre und > 80 Jahre), nadelholzdominiertem Mischwald (Altbestand) und von Altgrasfluren, Schlagfluren und Gebüschfrischer Standorte durch den südlichen Anschlussast der Wasserburger Straße. Es kommt zu einer vorübergehenden Inanspruchnahme und zur Beeinträchtigung von Bodenfunktionen von Fichtenforst (40 bis 80 Jahre) durch Baustelleneinrichtungen und Arbeitsstreifen und einer mittelbaren Beeinträchtigung des Bodens durch Schadstoffeinträge. Die klimatische Ausgleichsfunktion der überbauten Waldflächen geht verloren. Die Traunau, die Waldgebiete der Traunleite sowie des Wanderweges T 16 und des Traun-Alz-Radweges von Traunstein nach Traunwalchen werden verlärmert und durch Umwegführung im Bereich der Anschlussstelle beeinträchtigt. Das Landschaftsbild wird durch die Anschlussstelle der B 304 alt kleinflächig beeinträchtigt.

Die B 304 verursacht damit ausgleichbare Eingriffe in Jungbestände von sonstigem Laubwald von 0,38 ha. Die Eingriffe auf einer Fläche von 0,08 ha in Altbestände von sonstigem Laubwald sind als nicht ausgleichbar zu bewerten.

Konfliktbereich K 2 (B 304): Eingetieftes Traunau mit Auen- und Leitenwäldern:

Der Bau eines Brückenwiderlagers der B 304 verursacht den Verlust und die mittelbare Beeinträchtigung von Leitenwald (Altbestand) östlich der Traun in seiner Bedeutung als Lebensraum für Vögel und Amphibien, von Hartholzau (jeweils Altbestand) sowie der Traun als naturnahes Fließgewässer mit Pioniervegetation auf Kiesbänken durch den Brückenbau und vorübergehende Inanspruchnahme für Baustelleneinrichtung. Für die entlang der Leitenwälder jagenden Fledermäuse entsteht im Kreuzungsbereich mit der Trasse ein erhöhtes Unfallrisiko. Der Boden im Bereich von nadelholzdominiertem Mischwald, Fichten-Kiefern-Forst und Fichtenforst (> 80 Jahre) wird versiegelt und überbaut und durch Schadstoffeinträge mittelbar beeinträchtigt. Es kommt zur vorübergehenden Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Bodenfunktionen in Fichtenforst (Altbestand) und Fichten-Kiefern-Forst durch Baustelleneinrichtung und Arbeitsstreifen und einer mittelbaren Beeinträchtigung der Traun durch Schadstoffeinträge. Die überbauten Waldflächen verlieren ihre klimatische Ausgleichsfunktion. Das Landschaftsbild der Traunau und der Blickbeziehungen in das Flusstal durch die Talbrücke wird beeinträchtigt. Die Traunau, die Waldgebiete der Traunleite sowie des Wanderweges T 1 werden durch Lärm beeinträchtigt.

Die B 304 verursacht damit zusammenfassend nicht ausgleichbare Eingriffe in Altbestände von Leitenwald, Hartholzaue und der Traun mit Kiesbänken in einer Größe von 3,20 ha. Es entstehen zudem ausgleichbare mittelbare Eingriffe in Fließgewässer und Pioniervegetation von 0,51 ha und ebenfalls als ausgleichbar zu bewertende Eingriffe in den Boden von 0,121 ha.

Konfliktbereich K 3 (B 304): Waldflächen bis zum Groß-Haufertsgraben:

Durch Überbauung und vorübergehende Inanspruchnahme durch die Baustellenzufahrt von der TS 1 zur Trasse der B 304 geht sonstiger Laubwald (Altbestand Buchen) verloren und sonstiger Laubwald (Altbestand) und Seegras-Bestand werden mittelbar beeinträchtigt. Boden in Fichtenforst (Jungbestand und 40 bis 80 Jahre), Fichten-Kiefern-Forst und Ackerflächen sowie von Altgrasfluren wird versiegelt und überbaut. Es kommt zur vorübergehenden Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Bodenfunktionen im Bereich von Fichtenforst (Alter 40 bis 80 Jahre) durch die Baustellenzufahrt. Die klimatische Ausgleichsfunktion der überbauten Waldflächen geht verloren und Waldgebiete und ein Wanderweg wird durch Lärm beeinträchtigt.

Durch die B 304 entstehen nicht ausgleichbare Eingriffe in Altbestände von sonstigem Laubwald auf einer Fläche von 0,54 ha. Von ausgleichbaren mittelbaren Eingriffen in Seegras-Bestand ist eine Fläche von 0,14 ha betroffen. Von ausgleichbaren Eingriffen in den Boden ist eine Fläche von 0,49 ha betroffen.

Konfliktbereich K 4 (B 304): Querung Groß-Haufertsgraben:

Die vorübergehende Inanspruchnahme für den Brückenbau der B 304 führt zum Verlust von sonstigem Laubwald (alter Buchenbestand) und von feuchten/nassen Hochstaudenfluren am Groß-Haufertsgraben. Diese Bestände werden zusammen mit dem Groß-Haufertsgraben als naturnahes Gewässer durch die Querung mittelbar beeinträchtigt. Es kommt zur Versiegelung, Überbauung und mittelbarer Beeinträchtigung von Boden im Bereich der Schlagfluren (Rubus-Bestände) in der Leitungsschneise beidseits des Groß-Haufertsgrabens und des Bachlaufes (Schadstoffeinträge). Die Talbrücke beeinträchtigt das Landschaftsbild der Bachaue.

Die B 304 verursacht somit nicht ausgleichbare Eingriffe in Altbestände von sonstigem Laubwald auf einer Fläche von 0,22 ha. Von ausgleichbaren Eingriffen in feucht/nasse Hochstaudenfluren sind 0,02 ha und in den Boden 0,02 ha betroffen.

Konfliktbereich K 5 (B 304): Leitungsschneise (ca. 30 m breit) mit Kleinrelief im Bereich der bewaldeten Moränenlandschaft:

Der Bau der B 304 in der Leitungsschneise führt zum Verlust von Seegras-Beständen, feuchten/nassen Hochstaudenfluren, Feuchtwiesen, Feuchtgebüsch, sonstigem Laubwald (Jungbestand) durch Überbauung und durch vorübergehende Inanspruchnahme von sonstigem Laubwald (Jungbestand). Südlich der Kr. TS 1 wird ein Seegras-Bestand mit kleinem Vorkommen des bayernweit gefährdeten Gefleckten Knabenkrauts (*Dactylorhiza maculata*) überbaut. Sonstiger Laubwald (Jungbestände) und feuchte/nasse Hochstaudenflur werden mittelbar beeinträchtigt. Es kommt weiters zur Versiegelung, Überbauung und mittelbaren Beeinträchtigung von Boden in Schlagfluren, Neopyhtenfluren, Altgrasfluren, Fichtenforst (alle Altersstufen), nadelholzdominiertem Mischwald (Altbestand) und Fichten-Tannen-Forst in der Leitungsschneise südlich des Groß-Haufertsgrabens und einer vorübergehenden Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Bodenfunktionen durch Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtung im Bereich von Fichtenforst (alle Altersstufen), Schlagflur und Neophytenfluren. Der Boden wird mittelbar durch Schadstoffeintrag beeinträchtigt und die klimatische Ausgleichsfunktion der überbauten Waldflächen geht verloren. Waldgebiete und der Radwanderweg von Traunstein nach Rettenbach entlang der Kreisstraße TS 1 werden verlärmert.

Damit entstehen auf einer Fläche von 0,06 ha nicht ausgleichbare Eingriffe in Altbestände von sonstigem Laubwald. Von ausgleichbaren Eingriffen in sonstige Flächen sind 1,05 ha betroffen. Ausgleichbare Eingriffe in den Boden betreffen 0,44 ha.

Konfliktbereich K 6 (B 304): Waldflächen auf Moränenstandorten:

Die Maßnahmen im Bereich der Kr TS 1 führen zum Verlust von teilweise vorbelastetem sonstigem Laubwald (Jung- und Altbestand) sowie von vorbelasteten feuchten/nassen Hochstaudenfluren durch Überbauung mit Begleitweg und Trasse. Boden in Altgrasfluren, intensiv genutztem Grünland im Streifen zwischen TS 1 und begleitendem Radweg, nitrophilen Staudenfluren, Fichten-Tannen-Forst und Fichtenforst (Jungbestand und 40 bis 80 Jahre) wird versiegelt und überbaut. Es kommt zu einer vorübergehenden Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Bodenfunktionen im Bereich von Fichtenforst (Altbestand) und Fichten-Tannen-Forst durch Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtung und zum Verlust der klimatischen Ausgleichsfunktion der überbauten Waldflächen. Waldgebiete und der Radwanderweges von Traunstein nach Rettenbach entlang der Kreisstraße TS 1 verlärmern.

Nicht ausgleichbare Eingriffe in Altbestände von sonstigem Laubwald im Konfliktbereich betreffen 0,01 ha. Sonstige ausgleichbare Eingriffe betreffen eine Fläche von 0,16 ha. Von ausgleichbaren Eingriffen in den Boden sind 0,40 ha betroffen.

Konfliktbereich K 7 (B 304, GVS Trenkmoos): Waldflächen auf Moränenstandorten:

Die Maßnahme führt im Bereich der Gemeindeverbindungsstraße nach Trenkmoos zum Verlust von sonstigem Laubwald (Altbestand) und feuchten/nassen Hochstaudenfluren durch Überbauung. Ferner kommt es zu Versiegelung und Überbauung von Boden in nitrophiler Staudenflur, von Fichtenforst (Jungbestand und bis 80 Jahre), Fichten-Tannen-Forst und nadelholzdominierten Mischwald (Jung- und Altbestand). Der Boden wird durch Schadstoffeinträge mittelbar beeinträchtigt. Die überbauten Waldflächen verlieren ihre klimatische Ausgleichsfunktion.

Nicht ausgleichbare Eingriffe in Altbestände von sonstigem Laubwald im Konfliktbereich betreffen 0,05 ha. Ausgleichbare Eingriffe in sonstige Flächen machen 0,03 ha und in den Boden 0,49 ha aus.

Konfliktbereich K 8 (B 304): Trenkmoos

Durch Überbauung mit Trasse und Begleitwegen im Trenkmoos kommt es zum Verlust und mittelbarer Beeinträchtigung von Feuchtwiesen, Seegrass-Beständen, Glyceria fluitans-Bestand, feuchten/nassen Hochstaudenfluren, Großseggenbestand, Landröhricht, Laubwald (Altbestand) und von Baumreihen. Sonstige Großseggenrieden, Feuchtgebüsch und ein Teich mit Bedeutung als Amphibienlebensraum werden ebenfalls mittelbar beeinträchtigt. Mögliche Funktionsbeziehungen zwischen Laichgewässer und Landlebensraum in den Mischwäldern westlich des Trenkmooses (Teillebensräume für Bergmolch, Erdkröte und den bayernweit gefährdeten Laubfrosch) werden durch die Trasse gestört. Es kommt zum Verlust von Teilflächen des Lebensraumes und einer erhöhten Unfallgefahr für den bayernweit gefährdeten Wiesenpieper im zentralen Trenkmoos. Ebenso kommt es zu Lebensraumverlust und Trennwirkungen für die Austauschbeziehungen zu möglichen anderen Vorkommen im Trenkmoos für das Vorkommen der bayernweit gefährdeten Sumpfschrecke in der abgesplitterten Feuchtfäche südlich der Trasse (St 2105). Boden im Bereich intensiv genutzten Grünlands im Trenkmoos und nadelholzdominierten Mischwalds (Jungbestand) und Boden auf ökologisch besonders wertvollen Standorten im Trenkmoos (Torf), insbesondere intensiv genutztes Grünland, Intensivgrünland mit Feuchtezeigern, Altgrasfluren, nitrophile Staudenfluren und Fichtenforst, werden durch Trasse und Begleitwege versiegelt und überbaut. Es entsteht eine vorübergehende Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Bodenfunktionen von Intensivgrünland mit Feuchtezeigern auf ökologisch wertvollem Standort sowie von Intensivgrünland frischer Standorte durch Baustelleneinrichtung und Arbeitsstreifen nördlich der Anschlussstelle der St 2105. Entwässerungsgräben werden durch Schadstoffeinträge mittelbar beeinträchtigt. Die Dammlage der B 304 führt zur Ausbildung von Kaltluftstaus und beeinträchtigt mit der ca. 8 m hohen Dammlage der St 2105 an der Anschlussstelle an die B 304 das Landschaftsbild im Trenkmoos. Die Wiesenflächen

des Trenkmoos und des Wanderweges T 5 von Traunstein nach Rettenbach entlang der Gemeindeverbindungsstraße Trenkmoos werden von Lärm beeinträchtigt.

Die B 304 verursacht damit im Konfliktbereich K 8 im Anschlussbereich der B 304/St 2105 nicht ausgleichbare Eingriffe in Altbestände von sonstigem Laubwald in einer Größe von 0,12 ha. Von ausgleichbaren Eingriffen in Gehölze, Röhrichtbestände und Hochstaudenfluren sind insgesamt 1,61 ha betroffen. Von ausgleichbaren Eingriffen in den Boden ist eine Fläche von 1,26 ha betroffen.

Konfliktbereich K 9 (B 304): Bewegte Moränenlandschaft mit Hangzonen im Übergangsbereich zur Traunaue:

Durch die offene Bauweise und vorübergehende Inanspruchnahme und Überbauung im Tunnelabschnitt südlich der Bahn geht Leitenwald (Altbestand) und Hartholz-Auwald (Jungbestand). Der Leitenwald und Hartholz-Auwald sowie der Pioniervegetation der Kiesbänke in der Traun werden mittelbar beeinträchtigt. Boden (intensiv genutztes Grünland) südlich des Trenkmooses wird versiegelt, überbaut und außerhalb des Tunnels durch Schadstoffeinträge mittelbar beeinträchtigt. Es entstehen konzentrierte Emissionen von Kfz-Abgasen im Bereich des südlichen Tunnelportals. Das Ortsbild wird durch den großen Kreisverkehr und das südliche Tunnelportal beeinträchtigt.

Die B 304 verursacht in diesem Bereich nicht ausgleichbare Eingriffe in Altbestände von Leitenwald, und Traun-Hartholz-Auwald auf einer Fläche von 0,70 ha. Von ausgleichbaren Eingriffen sind Jungbestände von Hartholz-Auwald, trockene Hochstaudenfluren und Pioniervegetation mit 0,36 ha und der Boden mit 0,18 ha betroffen.

Konfliktbereich 10 (St 2105): Waldige Moränenlandschaft nördlich von „Hufschlag“:

Am Bauende gehen durch die Verlegung der St 2105 sonstiger Laubwald (Jung- und Altbestand) und vorbelastete feuchte/nasse Hochstaudenfluren durch Überbauung verloren. Daneben wird sonstiger Laubwald (Altbestand) am Westrand des Waldgebietes sowie vorbelastete feuchte/nassen Hochstaudenfluren, Landröhricht, sonstiger Laubwald (Jung- und Altbestand) entlang der St 2105 alt mittelbar beeinträchtigt. Von Versiegelung, Überbauung und mittelbarer Beeinträchtigung von Boden sind Neopyhtenfluren, Fichtenforst (> 40 Jahre) und nadel- sowie laubholzdominierter Mischwald (Jungbestand) betroffen. Bodenfunktionen in laubholzdominiertem Mischwald (Jungbestand) am Nordende des Konfliktbereichs werden vorübergehend in Anspruch genommen und beeinträchtigt. Es kommt zum Verlust der klimatischen Ausgleichsfunktion der überbauten Waldflächen und einer vorübergehenden Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die große Deponiefläche an der St 2105.

Die St 2105 verursacht damit nicht ausgleichbare Eingriffe in Altbestände von Laubwald mit Biotopcharakter auf einer Fläche von 0,14 ha. Von ausgleichbaren Eingriffen sind Jungbestände von Laubwald und feuchte/nasse Hochstaudenfluren mit insgesamt 0,74 ha und 1,00 ha ausgleichbare Eingriffe in den Boden betroffen.

Bedenken gegen die Darstellung und Erfassung des betroffenen Landschaftsraumes ergeben sich nicht. Der Vorhabensträger hat zu unserer Überzeugung nachgewiesen, dass der betroffene Landschaftsraum unter mehrfacher Beteiligung der Fachbehörden sehr genau untersucht wurde und diese Erkenntnisse in den landschaftspflegerischen Begleitplan eingeflossen sind. Alle möglichen relevanten Beeinträchtigungen und Auswirkungen der Straße sind darin umfassend ermittelt, bewertet und erforscht. Obwohl bei der Bestandserhebung auch auf den Datenbestand der zoökologischen Übersichtsuntersuchung von September 1990 des Büros Dr. Beutler zurückgegriffen wurde, kann erfahrungsgemäß davon ausgegangen werden, dass sich der Artenbestand über diesen Zeitraum wegen vielfältiger Eingriffe nicht verbessert, sondern eher tendenziell verschlechtert hat. Im konkreten Fall bedeutet dies, dass zur Ermittlung der Umweltauswirkungen höhere Umweltstandards herangezogen wurden. Vegetationskundliche Erhebungen zum Bestand erfolgten im Jahre 1997 durch das Landschaftsarchitekturbüro Dr. Ramgraber und im Jahre 2001 durch das Landschaftsarchitekturbüro IFUPLAN zur Neuerfassung der Vegetationsstrukt-

ren und der Realnutzung für die Erstellung der Planunterlagen. Die Ergebnisse der Biootypen und Realnutzungskartierung sind in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung unter Berücksichtigung der neuesten gesetzlichen Bestimmungen (Codes der Biotopkartierung von Bayern, Schutzstatus der Roten Listen, FFH- und Vogelschutzrichtlinien) festgehalten. Es kann aber nicht für jede Tierart eine eigenständige Untersuchung angestellt werden. Deshalb ist es ausreichend, wenn bei der Bestandserhebung nur sog. Bioindikatorarten (Wiesenbrüter, Amphibien, Heuschrecken etc.) mit speziellen Lebensraumsprüchen näher untersucht werden, da damit viele andere Arten abgedeckt werden können.

3.3.5.2.4 Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung, Ersatzmaßnahmen

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 19 Abs. 2 Satz 1, 1. Alt. BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Die bayerische Regelung ist noch nicht an die geänderte bundesrechtliche Regelung (§ 19 Abs. 3 BNatSchG) angepasst.

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Bei dieser ist zu beachten, dass Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen "besonders schwerwiegende Gründe des Gemeinwohls" für die Zulässigkeit des Vorhabens verlangt. 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 der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. 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. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein. Der Ausgleich hat Vorrang.

Insgesamt sind für die durch das Bauvorhaben ausgelösten Eingriffe Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit einer Fläche von insgesamt 11,26 ha erforderlich.

Aus den Zielen des Arten- und Biotopschutzprogrammes/LandkreisTraunstein (ABSP 1993), den übergeordneten Zielen der Landes- und Regionalplanung sowie den örtlichen Gegebenheiten wurde für den zu betrachtenden Landschaftsausschnitt ein landschaftliches Leitbild formuliert, das als Rahmen für die im landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen erforderlichen Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dient und folgende vorrangige Ziele für das Trauntal und das Trenkmoos hat:

Im Trauntal, Schwerpunktgebiet E, sind die Reaktivierung eines Mindestmaßes an Auen- und Fließgewässerdynamik mit auenspezifischen Standortqualitäten (Überflutung, Erosion und Ablagerung etc.) durch Zurücknahme von Deichen und Einleitung/Durchfluss von Traunwasser in Altarme, Flutmulden und Rinnen, die Aufgabe

der Beweidung, Extensivierung der Grünlandnutzung und Gründung von Auwäldern im Uferbereich der Traun sowie der angrenzenden Traunaue und der Erhalt, Optimierung und Ausdehnung der bestehenden Auen- und Leitenwälder mit Erhöhung des Totholzanteils durch Nutzungsaufgabe und Reduzierung des Fichtenanteils als Zeile erfasst.

Im Trenkmoos, Schwerpunktgebiet P, sind als Ziele die Umwandlung von Acker- und intensiv genutzten Grünlandflächen in extensiv bewirtschaftetes Grünland oder Nass-/Streuwiesen mit Verzicht auf Düngergaben und Entfernung standortfremder Fichtenkulturen auf entwässerten Feuchtflächen, und der Verschluss von Entwässerungsgräben zur Wiedervernässung und Renaturierung entwässerter Moorstandorte vorgesehen.

Weitere fachplanerische Aussagen des ABSP sind eine möglichst großflächige Umsetzung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen innerhalb der Schwerpunktgebiete des Naturschutzes (Traunaue, Trenkmoos) zur Verringerung störender Randeinflüsse, die Anlagerung von Kompensationsflächen an bestehende Feuchtgebiete und Wiesenbrückerflächen (Wiesenpieper im Trenkmoos) zur Beschleunigung der Wiederbesiedelung und die Einbeziehung von Böden mit ungünstigen Erzeugungsbedingungen, niederen Grünlandzahlen, aber hoher Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Lebensraumfunktion (Moorböden des Trenkmooses).

Im Erläuterungsbericht der landschaftspflegerischen Begleitplanung und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlagen 12 und 12.2a) sind die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Einzelnen dargestellt. Hierauf nehmen wir Bezug.

Für ausgleichbare Eingriffe der B 304 in den Naturhaushalt sind die Ausgleichsmaßnahmen N 1 und N 3 in einem Umfang von ca. 7,24 ha vorgesehen:

Maßnahme N 1, natürliche Auwaldentwicklung (ca. 3,0 ha):

Entlang der Traun westlich von Leiderting ist als Maßnahme N 1 zum Ausgleich für Eingriffe in die Wälder westlich der Traun und die Traunleite durch die B 304 (Konfliktbereiche K 1, K 2) die Entwicklung eines Auwaldstreifens auf der Fl. Nr. 966, Gemarkung Surberg, mit breitem Strauch- und Krautsaum als Bestandteil des Waldmantels vorgesehen. Durch die natürliche Auwaldgründung mit strukturreichen Wäldern der Hartholz-Aue (Esche, Ahorn, Ulme) und der flachgründigen Leitenhänge (Ahorn, Eiche, Ulme, Tanne) werden die Eingriffe in den Traunauwald und Leitenwald ausgeglichen. Der im Nordteil der Fläche entlang der Traun bestehende Auwaldsaum soll durch un gelenkte Entwicklung erhalten werden. Durch die Maßnahme wird eine naturschutzfachliche Aufwertung der Traunaue erreicht und die Lebensbedingungen wertgebender Arten der Au- und Leitenwälder verbessert. Verluste im Auwaldbereich können nur im Bereich von Fließgewässern ausgeführt werden, wo Hochwasser regelmäßig zu Überflutungen führt. Die Standortwahl erscheint daher naturschutzfachlich vertretbar und wurde uns von Seiten des Landratsamtes Traunstein, untere Naturschutzbehörde, und des Bayerischen Forstamtes Traunstein aufgrund der Lage des Grundstückes an der Traun bestätigt. Die Eingriffe in die Traun- und Leitenwälder sind in einem Umfang von ca. 3,0 ha auszugleichen. Die Festlegung dieser Fläche ist unter A.7 dieses Beschlusses wegen einer drohenden Existenzgefährdung (vgl. C.3.4.2.1.11) aber unter Vorbehalt gestellt. Der Entscheidungsvorbehalt ist zulässig, da zum Zeitpunkt der Planungsentscheidung nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Vorhabensträger auch auf einer anderen naturschutzfachlich gleich geeigneten Fläche den erforderlichen Ausgleich planen kann, der mit einem weniger starken Eingriff in private Belange verbunden ist oder dass der Vorhabensträger den Konflikt auf andere Weise - beispielsweise durch die Bereitstellung von Ersatzland - lösen kann. Die endgültige Festlegung der für den Ausgleich vorgesehenen Fläche kann jedenfalls rechtzeitig in einem ergänzenden Planfeststellungsverfahren erfolgen, so dass dem Ausgleichserfordernis nach Art. 6a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG in jedem Fall Rechnung getragen wird.

Eine Vergrößerung der Ausgleichsfläche wegen der Nichtberücksichtigung eines vorhandenen Auwaldstreifens kann nicht erfolgen, da nach den gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 keine verminderte Anrechnung von Teilen der Ausgleichsflächen auf Grund ihrer bestehenden höheren ökologischen Ausgangswertigkeit vorgenommen werden darf. Vielmehr sind naturschutzfachlich geeignete Ausgleichsflächen unabhängig von ihrer bestehenden Qualität immer voll anzurechnen. Auch die längere Zeitspanne einer natürlichen Waldentwicklung führt zu keiner Mehrung des Ausgleichsflächenbedarfs.

Der vom Landratsamt Traunstein, untere Naturschutzbehörde, geforderte Abtrag der oberen Bodenschicht von 30 cm in Teilbereichen der N 1 ist dagegen möglich. Ein Absenken des Geländes in Teilbereichen der Fläche auf die Mittelwasserlinie der Traun ist aus wasserwirtschaftlichen Erwägungen heraus aber abzulehnen, da dafür Erdbewegungen in einer Höhe von bis zu 2 m erforderlich wären und mögliche negative Auswirkungen auf das Fließgewässer der Traun bzw. der unterhalb der N 1 liegenden Triebwerksanlage nicht ausgeschlossen werden können.

Maßnahme N 3, Grünlandextensivierung im Trenkmoos (ca. 4,24 ha):

Im Trenkmoos wird zum Ausgleich der Eingriffe der B 304 in naturnahe Feuchtlebensräume (Konfliktbereiche K 5, K 8 K 9) auf der Fl. Nr. 1474, Gemarkung Surberg, ein zusammenhängender, strukturreicher Feuchtlebensraumkomplex auf degradierten Moorstandorten entwickelt. Es soll dabei eine Pufferung und Vernetzung der verbliebenen Feuchtwiesen, Streuwiesenreste und nassen Hochstaudensäume und eine Verbesserung der Lebensbedingungen wertgebender Arten, insbesondere für Wiesenbrüter, Amphibien sowie für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling erreicht werden. Durch einmalige Mahd im Herbst jedes Jahres und den Verzicht auf Düngung, chemische Pflanzenschutzmittel und Weidebetrieb werden artenreiche Streuwiesen und Feuchtgrünland entwickelt. Gehölzbestände und Hochstaudensäume entlang der Gräben im Trenkmoos werden durch weitgehend un gelenkte Entwicklung erhalten. Zur Wiederherstellung des notwendigen Bodenwasserhaushalts bei der Sicherung und Wiederherstellung von Feucht- und Streuwiesen werden Gräben zur Wiedervernässung angestaut und Dränageleitungen unterbrochen. Zur Optimierung des Lebensraumes wiesenbrütender Vogelarten und als mögliche Amphibienlebensräume werden feuchte, zumindest temporär überstaute Geländemulden geschaffen. Die Wiesenbrüter sind insofern nur eine von vielen Tierarten, die diese strukturreichen Lebensraumkomplexe als Nist-, Brut- und Zufluchtsstätte annehmen werden, wenn auch gewisse Probleme durch die Verlärmung nicht ausgeschlossen werden können. Die Benutzung des landwirtschaftlichen Weges (Sackgasse, daher kein Spazierweg) wird sich dabei auf ein notwendiges Maß beschränken und keine allzu großen Auswirkungen auf die Pflanzen- und Tierarten haben.

Der Forderung des Landratsamtes Traunstein, untere Naturschutzbehörde, nach Ausgleichsflächenvergrößerung wegen Funktionsverlusten, sofern der Grundwasseranschluss nicht gegeben ist, kann aus mehreren Gründen nicht entsprochen werden. Die Schaffung von Kleingewässern als Flachgewässer mit Grundwasseranschluss kann zwangsläufig nur dort geschehen, wo das Grundwasser entsprechend hoch ansteht. Ansonsten werden diese Geländemulden vom Niederschlags- und Oberflächenwasser gespeist. Bei Besonderheiten des Einzelfalles können Flächenmehrun gen nach den gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 bei einer stichhaltigen Begründung, wie z. B. die überregionale Bedeutung eines Landschaftsraumes als FFH- und Vogelschutzgebiet oder als Nationalpark bzw. Naturschutzgebiet, möglich sein. Die Weide- und Grünlandflächen im Trenkmoos besitzen aber keine dieser Schutzkategorien und sind auch nicht als Biotope in der Biotopkartierung von Bayern erfasst. Zudem kann und muss der Vorhabensträger nicht für den Erfolg der landschaftspflegerischen Maßnahmen aufgrund der Unberechenbarkeit der Natur garantieren bzw. deswegen zusätzliche Ausgleichsflächen erwerben.

Es ergibt sich folgende Beurteilung der Ausgleichbarkeit:

Die Verluste von kurz- bis langfristig wiederherstellbaren Biotopen können mit räumlich-funktionalen Ausgleichsmaßnahmen gleichwertig ausgeglichen werden. Sowohl die landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen als auch die Gestaltungsmaßnahmen dienen gleichzeitig der Aufwertung bzw. Wiederherstellung des Landschaftsbildes. Die Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßennebenflächen sind geeignet, die Trasse nach einer gewissen Entwicklungszeit in das Landschaftsbild, insbesondere durch verstärkte Pflanzungen unter Berücksichtigung der Sicherheitsabstände zum Fahrbahnrand, im Offenlandbereich der Neubaustrecke einzubinden. Im Untersuchungsgebiet wurden keine konstanten Wanderstrecken von Tierarten festgestellt, die die Errichtung von Grünbrücken oder Wildschutzzäunen rechtfertigen würden.

Die Eingriffe in geschützte Biotope wie naturnahe Wälder (Altbestände von sonstigen Laubwäldern, Feuchtgebüsche) und naturnahe Feuchtlebensräume (u. a. Feuchtwiesen, Staudenfluren) sind dagegen nach Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG nicht ausgleichbar, weil derartige Bestände in planungsrelevanten Zeiträumen nicht wiederhergestellt werden können. Es handelt sich um Flächen in einem Umfang von ca. 5,9 ha (5,76 ha B 304, 0,14 ha St 2105). Es hat sich im Verfahren jedenfalls ergeben, dass wegen der nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rahmen der vorzunehmenden spezifisch naturschutzrechtlichen Abwägung unter Berücksichtigung der Möglichkeit, diese Eingriffe zumindest langfristig zu kompensieren, hier gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes zurücktreten (Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG). Auch die Ersatzmaßnahmen sind integrierender Bestandteil der Planfeststellung und fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes in dem betroffenen Natur- und Landschaftsraum möglichst ähnlich und gleichwertig gewährleisten. Auch der Ersatz muss noch in einer nachvollziehbaren Beziehung zu dem stehen, was es zu ersetzen gilt. Da also ein biologisch-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden.

Als Ersatzmaßnahmen sind die Maßnahmen N 2 und N 4 in einem Flächenumfang von ca. 4,02 ha festgestellt. Davon sind 3,80 ha für nicht ausgleichbare Eingriffe durch die B 304 und 0,22 ha für nicht ausgleichbare Eingriffe durch die St 2105 vorgesehen:

Maßnahme N 2, Waldneuschaffung bei Hofstätt (insgesamt ca. 2,80 ha, davon 0,22 ha für nicht ausgleichbare Eingriffe durch die St 2105):

Durch die Maßnahme N 2 werden nördlich Traunreut bei Hofstätt nicht ausgleichbare Eingriffe durch die B 304 und die St 2105 in naturnahe Gehölzbestände, insbesondere „sonstige Laubwälder“ und Feuchtgebüsche (Konfliktbereiche K 9, K 10) durch Aufforstung standortheimischer Laubmischwälder (Waldmeister-Tannen-Buchenwald), die Entwicklung eines strukturreichen Waldmantels und kräuterreicher Waldsäume auf den Fl. Nr. 2164 und 2159, jeweils Gemarkung Palling, ersetzt. Hochstaudenfluren werden dabei einer natürlichen Entwicklung überlassen.

Maßnahme N 4, Grünlandextensivierung bei Kühnhausen (ca. 1,22 ha):

Für die nicht ausgleichbaren Eingriffe der B 304 in naturnahe Feuchtlebensräume (Konfliktbereiche K 2, K 4, K 5, K 7) wird am Rande des Waginger Sees nahe Kühnhausen zum Ersatz eine intensiv genutzte Grünlandfläche (Fl. Nr. 2998, Gemarkung Petting) durch zweimalige Aushagerungsmahd unter Verzicht auf Düngung und chemische Pflanzenschutzmittel extensiviert und durch gezielte Pflegemaßnahmen zu einer artenreichen Streuwiese umgewandelt. Nasse Hochstaudensäume an Gräben sollen durch weitgehend un gelenkte Entwicklung erhalten und weiter entwickelt werden. Entlang des Fichtenforstes wird eine artenreiche und gestufte Waldsaumgesellschaft aus standortheimischen Gehölzen angelegt.

Im Anhörungsverfahren wurde vielfach eingewandt, die geplante Nordumfahrung Traunstein zerstöre ein unmittelbar in Stadtnähe von Traunstein gelegenes wichtiges Naherholungsgebiet mit dem Trenkmoos und den angrenzenden Waldgebieten, dem Ettendorfer Kircherl mit Umgebung und dem Traunauwald mit Klobenstein. Nach § 1 Nr. 4 BNatSchG, Art. 2 Abs. 2 Nr. 2 BayNatSchG soll die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft als Lebensgrundlage für den Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung nachhaltig gesichert werden. Diese Schutzzielbestimmung auf Erholungsvorsorge ist jedoch mit den Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Die Abwägung aller bislang erörterten Gesichtspunkte ergibt auch bezüglich des Belanges Erholung, dass dem Straßenbau aus den unter C.3.1 angeführten Gründen der Vorzug gegeben werden konnte. Es bleibt festzustellen, dass der unmittelbare Naherholungsbereich durch die B 304 neu und die St 2105 neu spürbar, aber unvermeidbar beeinträchtigt wird (Durchschneidung, Erhöhung der Lärmbelastung, Eingriffe in das Landschaftsbild), aber dadurch der gesamte Erholungsraum keinesfalls verloren geht. Die Nordumfahrung von Traunstein und die Verlegung der St 2105 sind als anbaufreie Straßen geplant und haben keine Erschließungsfunktion. Damit entsteht durch diese Straßen auch kein weiterer Siedlungsdruck, welcher die Naherholung weiter beeinträchtigen könnte. Zahlreiche Verminderungs- und Schutzmaßnahmen (z. B. Tunnelbau, Traunbrücke, Lärmschutzanlagen, Schutzpflanzungen) können die unmittelbaren Beeinträchtigungen reduzieren. Insbesondere beim „Ettendorfer Kircherl“ entstehen keine größeren Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild durch den Bau und Betrieb des Ettendorfer Tunnels. Der nördliche Tunneleingang liegt über 250 m vom „Ettendorfer Kircherl“ entfernt und der dazwischen liegende Höhenrücken bildet eine natürliche Lärm- und Sichtschutzbarriere. Der Rettungsschacht an der Georgistraße liegt in Nachbarschaft zur Wohnbebauung an der Erschließungsstraße „Am Kircherl“ und wird landschaftsgebunden gestaltet. Der Notausgang am Veitsgraben liegt südlich der Bahnlinie, unterhalb der Böschungsoberkante des Veitsgrabens. Die Anschlussstelle der St 2105 befindet sich auch nicht direkt im Trenkmoos, sondern an dessen äußeren Rand, um Eingriffe in das Feuchtbiotop so gering wie möglich zu halten. Auch beim Kammerer Wald verläuft die B 304 neu zur Schonung des Waldbestandes größtenteils auf der Schneise der bereits bestehenden 20 kV-Stromleitungstrasse. Das Trauntal wird zum Schutz von Flora und Fauna mit einer 361 m langen Brücke über die Traun überspannt. Der entstehende erhebliche und nachhaltige Eingriff in das Landschaftsbild durch die Traunbrücke und die Brücke über den Haufertsgraben lassen sich nicht vermeiden und können auch mit herkömmlichen Landschaftsbaumaßnahmen (Eingrünung) nicht vollständig behoben werden. Die freie Sicht auf die Bauwerke ist aber sehr stark reduziert, da sich die Fahrbahnen beider Brückenbauwerke weit über dem Talgrund, in der Höhe der Baumwipfeln des Traunauwaldes bzw. des Hang- und Mischwaldes befinden.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH 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 (Planunterlage 14.1 und 14.2) 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. Der im Verfahren geforderten Verlegung von Ausgleichs- und Ersatzflächen zur Erhaltung landwirtschaftlicher Grundstücke auf andere Flächen ist der Vorhabensträger in fachlicher Abstimmung mit dem Landratsamt Traunstein, untere Naturschutzbehörde, in der 1. Tektur, soweit es naturschutzfachlich vertretbar war, nachgekommen. Dadurch konnten die Eingriffe in landwirtschaftliche Grundstücke im Trenkmoos weiter minimiert werden. Ein Grundeigentümer hat eine Verlegung der geplanten Maßnahme N 1 westlich von Leiderting wegen Existenzgefährdung gefordert.

Die Festlegung dieser konkreten Fläche ist unter A.7 dieses Beschlusses wegen einer drohenden Existenzgefährdung unter Vorbehalt gestellt. Zur Begründung wird auf C.3.4.2.1.11 verwiesen.

Eine Verlegung der Maßnahme N 1 auf zum Bauvorhaben benachbarte Flächen wie den Standortübungsplatz Kammer, die sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befinden, oder die stillgelegte Standortschießanlage Trenkmoos, welche inzwischen von der Bundesvermögensverwaltung an einen Privaten verkauft wurde, ist dagegen nicht möglich. Die angeführten Flächen wurden von den beteiligten Fachbehörden auf ihre Eignung als Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen hin überprüft. Zum einen sind diese Flächen aus fachlicher Sicht nicht gleich geeignet, die Eingriffe in den Auwald auszugleichen. Insbesondere die Standortsschießanlage Trenkmoos ist wegen zahlreicher baulicher Anlagen (Gewehr- und Pistolenschießstand, Verwaltungsgebäude, Straßen und Wege etc.) nur sehr eingeschränkt als Ausgleichsfläche geeignet. Die Flächen könnten nach Aussagen des Landratsamtes Traunstein, untere Naturschutzbehörde, nur unter der Maßgabe von umfangreichen und detaillierten Bodenuntersuchungen und dem vollständigen Entfernen und ordnungsgemäßen Entsorgen der Stahlbetonwände, der Kugelfanganlagen, des bleikontaminierten Erdreiches, der Straßen mit vermutlichen Teerbindemittelgehalt sowie von standortfremden Gehölzen bedingt verwendet werden. Die Verwendung würde sich auch nach all diesen sehr kostenintensiven Maßnahmen aufgrund der örtlichen Situation und den naturräumlichen Gegebenheiten nur auf eine Aufforstung mit Laubmischwald beschränken und wäre für einen notwendigen Feuchtfächenersatz nicht geeignet. Der Vorhabensträger verfügt aber bereits über Flächen für die erforderlichen Aufforstungsmaßnahmen. Zum anderen wird der Standortübungsplatz Kammer nach Rückfrage beim Bundesvermögensamt in Landshut nicht stillgelegt und zukünftig weiterhin zu Ausbildungszwecken für die Bundeswehrstandorte Bad Reichenhall und Berchtesgaden benötigt und steht damit wegen militärischer Belange als Ausgleichs- bzw. Ersatzfläche nicht zur Verfügung.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nach Realisierung der dargestellten und beschriebenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen bzw. ersetzt werden, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Das Ausgleichs- und Ersatzflächenkonzept wurde hinsichtlich der Lage, des Flächenumfanges und der speziellen geplanten Maßnahmen mit dem Landratsamt Traunstein, untere Naturschutzbehörde, einvernehmlich abgestimmt. Die planfestgestellten Trassen der B 304 und der St 2105 ermöglichen eine weitgehende Erhaltung des Trenkmooses mit seinen Feuchtgebieten und Moorböden. Ferner bewirkt die Bündelung der B 304 mit der vorhandenen 20 kV-Freileitung (Lichtungsschneise im Wald) und die Benutzung eines vorhandenen Forstweges für die neue St 2105 die Verringerung von Waldverlust. Die hydrologische Beeinträchtigung des Trenkmooses wird durch die Trassierung in Dammlage und durch die schwimmende Gründung auf Geotextil vermieden.

3.3.6 Gewässerschutz

3.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Bei der Trassenführung wird der Talraum der Traun bei Leiderting mit einem Brückenbauwerk (Bau-km 0+650 bis Bau-km 1+050) bei Leiderting überquert. Für diese Querung ist als Gewässer I. Ordnung eine Anlagengenehmigung nach Art. 59 Abs. 1 BayWG erforderlich, welche im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Traunstein unter wasserfachlichen Gesichtspunkten unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter A.3.3 erteilt werden kann und durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird. Dies gilt auch für die Querung des Grundbaches (Dammüberschüttung, Bau-km 4+245) als ein in der Rechtsverordnung der Regierung von Oberbayern vom 07. April 1989 aufgeführtes Gewässer III. Ordnung nach Art. 59 Abs. 1 und Abs. 2 BayWG.

Das Überschwemmungsgebiet der Traun wird durch den Straßenneubau zwischen Bau-km 0+750 und Bau-km 1+000 gekreuzt. Die gesamte Querung des Traunales erfolgt durch ein Brückenbauwerk. Das Überschwemmungsgebiet wird nur durch die erforderlichen Brückenpfeiler betroffen und wirkt sich nicht erheblich aus. Ferner sind nach dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein keine negativen Auswirkungen des Straßenbaues auf die Hochwassersicherheit wegen des Hochwasserdammes an der Traun zu besorgen.

Der Vorhabensträger ist nicht verpflichtet, aufgrund der wasserwirtschaftlichen Vorsorge die vorhandene Grundbachverrohrung außerhalb des unmittelbaren baulichen Eingriffs ausreichend zu dimensionieren. Der Vorhabensträger nimmt in diesem Bereich keine baulichen Änderungen oder wesentlichen Umgestaltungen des Gewässers vor und kann deshalb auch für Hochwasserschäden nicht verantwortlich gemacht werden. Der Grundbach wird aufgrund der Kreuzung mit der neuen Bundesstraße im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein bautechnisch gesichert. Sollte die Belastung durch die neue Straße für die Grundbachverrohrung zu groß sein, hat der Vorhabensträger ein Schutzrahmenbauwerk für den betroffenen Teil des Grundbaches vorgesehen (vgl. Auflage A.3.2.6). Die Fahrbahnen der B 304 und der St 2105 werden nicht überflutet, da diese höher als das anstehende Gelände liegen.

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

3.3.6.2 Begründungen der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Diese Einleitungen sind gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A.4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Sofern im Baustellenbereich während der Bauausführung zum vorübergehenden Zutageleiten, Ableiten und Umleiten von Grundwasser (§§ 2 Abs. 1 i. V. m. 3 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 2 Nr. 2 WHG) eine beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zur Bauwasserhaltung erforderlich ist, ist diese noch gesondert vom Vorhabensträger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu beantragen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnisse erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG)

sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Traunstein hat ihr Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Traunstein vorgeschlagene Nebenbestimmung auf Vorbehalt nachträglicher Auflagen brauchte in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden, weil dies schon in § 5 WHG gesetzlich geregelt ist. Eine Bauabnahme nach Abschluss der Baumaßnahmen gemäß Art. 69 Abs. 1 BayWG ist vom Vorhabensträger ebenfalls nicht zu fordern. Nach Art. 69 Abs. 2 Satz 2 BayWG bedürfen die festgestellten baulichen Anlagen keiner Bauabnahme, wenn der Vorhabensträger wie hier die Bauoberleitung einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat.

Negative Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Grundwasser, insbesondere im Bereich des nördlichen Tunnelportals, sind in Übereinstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein nicht zu besorgen. Zur Erkundung der Boden- und Grundwasserverhältnisse im Bereich Trenkmoos und Ettendorfer Tunnel wurde in den Jahren 2001 und 2002 ein ingenieurgeologisches Gutachten aufgrund von Bohrungen und Grundwasserbeobachtungspegel erstellt. Die Pegel sind noch in Betrieb und dienen neben der Erkundung der Baugrundverhältnisse auch der Beweissicherung der Grundwasserverhältnisse im Bereich des Trenkmooses und des Ettendorfer Tunnels während des Baues und der Inbetriebnahme des Tunnels. Die Erkundungsergebnisse zeigen, dass es sich beim Grundwasser im Trenkmoos und beim Grundwasser im Tunnel um zwei verschiedene Grundwasservorkommen handelt. Bei den Analysen wurden unterschiedliche chemische Zusammensetzungen sowie Temperaturunterschiede von 2°C festgestellt. Bei den Erkundungen hat sich außerdem gezeigt, dass der Tunnel die abdichtende Seetonschicht im Trenkmoos nicht anschneidet. Der Bergwasserspiegel im Tunnelbereich - ohne Berücksichtigung von Starkniederschlagsereignissen - befindet sich mit Ausnahme der südlichen Eingangsstrecke am Portal Hallabruck auf Höhe der Gradiente des geplanten Tunnels. Im Bereich des Nordportals des Tunnels ausgeführte Pegelmessungen zeigten einen maximalen Anstieg auf 609,64 m ü. NN (Augusthochwasser 2002 bei 609,56 m ü. NN) und einen niedrigsten Grundwasserstand von 606,17 m ü. NN. Bei starken Niederschlägen in Verbindung mit Grundwasserständen über der Gradiente treten kurzzeitig Sickerwässer im Tunnelmundbereich über die Böschungsflächen aus. Diese Sickerwässer werden über die beidseitig der geplanten Straße verlaufenden Mulden oberflächlich abgeleitet. Im Bereich der Georgistraße (Bau-km 3+600) wird sich der Grundwasserstand auf Höhe der Gradiente des geplanten Tunnels einspiegeln. Beim Bau des Tunnels muss gegebenenfalls zur temporären Absenkung des Grundwassers mit Baudränagen gearbeitet werden, die nach Bauende verpresst werden. Nach Abschluss der Tunnelbauarbeiten werden sich aber die ursprünglichen Grundwasserverhältnisse aufgrund des Einbaus einer wasserdichten Tunnelinnenschale nach den Ausführungen des ingenieurgeologischen Gutachtens wieder einstellen. Im Bereich des nördlichen Voreinschnittes werden lokale Sickerwässer angeschnitten und gesammelt. Auf die Vegetation und die landwirtschaftliche Nutzung im Bereich des Tunnels wird dies keinen Einfluss haben.

3.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. 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 noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorha-

bens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 18,0 ha aus landwirtschaftlich genutzten Flächen benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Die festgestellten dauerhaften Beschränkungen landwirtschaftlicher Flächen über dem Ettendorfer Tunnel wirken sich auf deren Bewirtschaftung nicht aus.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen so angepasst, dass die betroffenen landwirtschaftlichen Nutzflächen, wenn auch teilweise über Umwege, erschlossen sind.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar und wurden im Verfahren auch nicht vorgetragen.

3.3.8 Städtebauliche Belange

Die Wahl der Trasse trägt den künftigen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung der Stadt Traunstein und der Gemeinde Surberg Rechnung und berücksichtigt deren vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung.

3.3.9 Wald

Durch die geplante Baumaßnahme werden im Planfeststellungsabschnitt forstwirtschaftlich intensiv genutzte Waldflächen von insgesamt 3,64 ha für die Versiegelung in Anspruch genommen. Ferner werden durch die Straßenbaumaßnahmen 0,89 ha naturnaher Mischwald (u. a. Auwald, Leitenwald, Hartholzaue) überbaut. In der Waldfunktionskarte sind Teile hiervon als Wälder mit besonderer Funktion für den Boden- und Wasserschutz ausgewiesen.

Wir können den Bau der B 304 und der St 2105 unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zulassen. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme (C.4.3). Die Eingriffe in Waldflächen können nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen anderer Belange weiter minimiert werden. Spezielle waldrechtliche Versagungsvoraussetzungen oder ein Entgegenstehen anderer Rechtsvorschriften, insbesondere naturschutzrechtliche Eingriffsregelungen nach § 8 BNatSchG i. V. m. Art. 6ff BayNatSchG, stehen der Rodung nicht entgegen. Die für die Rodungsmaßnahmen erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung von Art. 9 Abs. 8 Satz 2 BayWaldG umfasst.

Das aufgrund der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen erforderliche Benehmen mit dem Landratsamt Traunstein, untere Naturschutzbehörde, ist hergestellt worden (Art. 6b Abs. 1 Satz 2 Hs. 1 BayNatSchG). Der Waldbewuchs gehört zum Naturhaushalt aus der Gesamtheit von Naturgütern, einschließlich vor allem der Pflanzenwelt. Die beabsichtigte Rodung führt als naturschutzrechtlicher Eingriffstatbestand nach § 18 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG zu einer Veränderung der Gestalt und der Nutzung der betreffenden Grundflächen, welche die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes erheblich sowie unter Rücksicht auf die Dauerhaftigkeit der Veränderung auch nachhaltig beeinträchtigt.

Diese durch den Bau der B 304 und der St 2105 bedingten Waldverluste sind aber unvermeidbar und können nach Ansicht der Fachbehörden unter Beachtung der un-

ter A.3.7 festgesetzten Nebenbestimmungen wieder ausgeglichen bzw. ersetzt werden. Im landschaftspflegerischen Begleitplan sind als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne von Art. 6a Abs. 1 und 3 BayNatSchG Flächen von insgesamt rd. 6,5 ha zur natürlichen Waldentwicklung (Ausgleichsmaßnahme N 1: Auwaldgründung an der Traun) bzw. zur Erstaufforstung (Ersatzmaßnahme N 2: Aufforstung bei Hofstätt) vorgesehen. Die vorgesehenen Flächen sind das Ergebnis einer einvernehmlichen Abstimmung zwischen dem Vorhabensträger und den Naturschutzbehörden und fachlich nachvollziehbar. An einer Eignung der dafür vorgesehenen Flächen wurden seitens der unteren Naturschutzbehörde keine fachlichen Zweifel geäußert. Die standortgemäße Erstaufforstung dieser Flächen lässt keine Gefährdung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege erkennen. Für die Aufforstungen werden die Baumarten in Abstimmung mit dem Bayerischen Forstamt Traunstein festgelegt. Die Ermittlung von Eingriffen und Ausgleich in Wald, der kein Bannwald ist, bestimmt sich nach den Gemeinsamen Grundsätzen des bayerischen Innen- und Umweltministeriums vom 21.06.1993 bzw. nach der SYNOPSE vom 25.01.1996. Die Gestaltung von Aufforstungsflächen für straßenbedingte Waldbeseitigung hat daher auch nach ökologischen Gesichtspunkten (Waldrandzone, natürliche Waldgründung, Sukzessionsfläche etc.) zu erfolgen. Ausschließlich bei einer Inanspruchnahme von Bannwald besteht eine ausdrückliche Regelung für Ersatzaufforstungen (vgl. hierzu Art. 9 Abs. 6 BayWaldG).

Im Verfahren bemängelte Eingriffe der St 2105 in einen Weißtannenbestand (Konfliktbereich 10) wurden durch eine Trassenverschiebung nach Süden optimiert und lassen sich nicht weiter vermeiden. Ferner werden vorhandene Forstwege zur Verringerung der Inanspruchnahme und Zerschneidung von Waldflächen mitbenutzt. Verbleibende Eingriffe werden mit den Faktoren 1,0 bis 1,5 ersetzt. Für den Ersatzfaktor ist dabei aber nicht eine spezielle Baumart ausschlaggebend, sondern die ökologische Wertigkeit, die Naturnähe, die Wiederherstellbarkeit und Entwicklungszeit einer Waldformation.

Belange der Forstwirtschaft werden daher gewahrt und stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen.

3.3.10 Fischerei

Den Belangen der Fischerei ist durch die Gestaltung der Planung selbst sowie durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter A.3.1.6 und A.3.6 Rechnung getragen. Die geplanten Querungen über die Traun und den Haufertsgraben werden aus fischereifachlicher Sicht als unproblematisch bewertet. Rein zivilrechtliche Fragen, wie die Haftung des Vorhabensträgers im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind nicht entscheidungsrelevant. Eine Haftungsaufgabe zu Lasten des Vorhabensträgers für alle Schäden, die nachweislich durch das Bauvorhaben entstehen, ist unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich.

3.3.11 Jagd

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und den Schutz von Wildtieren wurde vom Landesjagdverband Bayern e. V. die teilweise Errichtung von Wildschutzzäunen an besonders gefährdeten Stellen gefordert. Wir konnten dem nicht entsprechen. Nach der derzeitigen Rechtslage erfüllt der Straßenbaulastträger seine Pflichten zur Sicherung des Verkehrs durch Aufstellung der Gefahrenzeichen Nr. 142 und 143 („Wildwechsel“) der StVO. Dies kann außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Das Abzäunen nur bestimmter Bereiche der B 304 im Wald und am Waldrand birgt auch die Gefahr, dass Wildtiere in den abgezäunten Bereich der B 304 einwechseln können (Pingpong-Effekt). Schon die B 304 neu stellt zudem im Wald und im Trenkmoos eine starke Trenn-, Barriere- und Isolationswirkung für Tierarten dar. Vor allem der Lebensraum von Kleinsäugetern wird in diesem Gebiet eingeengt. Wegen der erhöhten Trennwirkungen ist die generelle Errichtung eines Wildschutzzaunes abzulehnen.

3.3.12 Tunnelausbruch/Altlasten

Im gesamten Bauabschnitt (Strecke und Tunnel) fallen etwa 80.000 m³ unbelastetes Ausbruchmaterial an. Der Vorhabensträger wird das anfallende, unbelastete Tunnelausbruchmaterial im Rahmen des Wirtschaftskreislaufes je nach Baufortschritt entsprechend der Wiederverwendbarkeit (ca. 1.500 m³ gut wieder verwendbar, ca. 70.000 m³ bedingt wieder verwendbar, ca. 8.500 m³ eingeschränkt wieder verwendbar) wieder soweit wie möglich natur- und landschaftsschonend einbauen. Dies Vorgehensweise ist unbedenklich, auch wenn man das anfallende Ausbruchmaterial als Abfall i. S. des § 3 Abs. 1, Abs. 4 des KrW-/AbfG einstuft. Das anfallende Material wird auf einer Fläche im Bereich der St 2105 zwischen Bau-km 1+385 und Str.-km 2,125 (Fläche für den vorübergehenden Bedarf) zwischengelagert, falls erforderlich aufbereitet und sukzessive einer Wiederverwendung zugeleitet (BW. Verz. Nr. 5, Unterlage 7). Die für eine Zwischenlagerung bei der Baumaßnahme erforderliche Genehmigung nach Immissionsschutzrecht (§§ 4 Abs. 1 BImSchG, 1 Abs. 1 der 4. BImSchV i. V. m. Nr. 8.12 2.Spalte b) Anhang zur 4. BImSchV) wird von diesem Planfeststellungsbeschluss als notwendige Folgemaßnahme umfasst. Biotop werden durch die Lagerung nicht beeinträchtigt. Die Zwischenlagerfläche wird anschließend rekultiviert.

Im Bereich des festgestellten Kreisverkehrs wurden auf den Fl. Nr. 675/6, 675/8, 675/12 und 677 der Gemarkung Traunstein, im Zuge orientierender Untersuchungen großflächige anthropogene Auffüllungen mit Bodenverunreinigungen durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) festgestellt. Das Landratsamt Traunstein und das Wasserwirtschaftsamt Traunstein haben gegen das Bauvorhaben unabhängig von dem derzeit laufenden bodenschutzrechtlichen Verfahren unter Beachtung der unter A.3.9.1 in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmung keine grundsätzlichen Einwände erhoben.

3.3.13 Sonstige öffentliche Belange

3.3.13.1 Träger von Versorgungsleitungen

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 enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A.3.10 wird verwiesen.

3.3.13.2 Belange der Deutschen Bahn AG

Den Belangen der Deutschen Bahn AG wird durch die unter A.3.10.2 in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Für künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandsetzung und zum Unterhalt im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb der Deutschen Bahn gilt § 4 Abs. 2 Satz 2 EKrG. Diese sind unter angemessener Berücksichtigung der verkehrlichen und betrieblichen Belange des Vorhabensträgers vorzunehmen.

3.3.13.3 Verkehrliche Belange

Die Forderung der Polizeidirektion Traunstein nach dem Bau eines ausgeleuchteten Parkplatzes zur Durchführung von Verkehrskontrollen bzw. als Ruhepausenmöglichkeit im Zuge der Nordumfahrung muss abgelehnt werden. An der Anschlussstelle Aiging ist ein beim Bau der B 304 Nordumfahrung Traunstein 1. Bauabschnitt errichteter Kontrollplatz für Standkontrollen vorhanden. Zusätzliche Kontrollstellen im Zuge des nur rd. 3 - 5 km von der bestehenden Kontrollstelle entfernten 2. Bauabschnittes der B 304 sind daher nicht erforderlich. Die Beleuchtung von Parkplätzen ist nicht

Aufgabe des Vorhabensträgers. Für Mobilkontrollen können zudem die Ein- bzw. Ausfahrtpuren an den Anschlussstellen verwendet werden.

Wir weisen auch die Forderung nach dem Bau befestigter Seitenstreifen zurück. Die B 304 ist für den Ausbau mit einem Regelquerschnitt RQ 10,5 vorgesehen. Bei diesem Querschnitt werden keine befestigten Seitenstreifen gebaut. Mit dem zusätzlichen Bau von befestigten Seitenstreifen würde der Charakter der Straße verändert und der Flächenverbrauch unnötig bedeutend höher ausfallen. Für die meisten langsam fahrenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge sind Parallelwege bzw. eigene Zufahrtswege zu den Grundstücken vorgesehen, so dass sich deren Anteil auf dem Streckenabschnitt gering halten wird und der Verkehrsfluss nicht wesentlich gestört werden wird.

Straßenverkehrliche Anordnungen zur Anpassung von Verkehrseinrichtungen, wie z. B. die Verkehrszeichenbeschilderung und Lichtsignalregelungen, an die neuen Gegebenheiten liegen in der Zuständigkeit der Stadt Traunstein als unterer Straßenverkehrsbehörde und sind sinnvollerweise erst nach Fertigstellung der Nordumfahrung Traunstein außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens durchzuführen. Dies gilt auch für die Einrichtung einer Lichtsignalanlage für Fußgänger im Bedarfsfall oder restriktive Maßnahmen, wie z. B. auf der Siegsdorfer Straße, zur Vermeidung von „Schleichwegen“, die sich bei Ortskundigen ohnehin kaum vermeiden lassen.

3.3.13.4 Finanzierung

Die Finanzierung der Baumaßnahme ist durch den Vorhabensträger grundsätzlich sichergestellt. Die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern haben ihren Willen zur Verwirklichung der Straßenbaumaßnahmen zum Neubau der B 304 und der Verlegung der St 2105 nach mehrfachen technischen und wirtschaftlichen Prüfungen und verwaltungsinternen Genehmigungen durch Aufnahme der B 304 Nordumfahrung Traunstein in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs und der Verlegung der St 2105 in den 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen als Maßnahme der ersten Dringlichkeit hinreichend dokumentiert. Die namentliche Aufnahme in die jeweiligen Haushaltspläne erfolgt regelmäßig erst, wenn vollziehbares Baurecht vorliegt. Soweit im Verfahren angeführt wurde, der Vorhabensträger vernachlässige dadurch andere Pflichten bzw. verschleudere Steuermittel, verkennen diese Einwendungen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als spezielles fachplanungsrechtliches Genehmigungsinstrument für ein konkretes Bauprojekt. Auf diese Einwände muss daher nicht näher eingegangen werden.

3.4 Private Einwendungen

3.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Einwendungsführern erhoben wurden:

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen durch die Einwendungen allgemeiner Art bereits in die Abwägung eingestellt wurden.

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Der Stadt Traunstein und der Gemeinde Surberg, in welchen der Planfeststellungsbeschluss öffentlich ausliegt, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden einschicknehmenden Einwendungsführern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der Stadt Traunstein und der Gemeinde Surberg mitgeteilt.

3.4.1.1 Flächenverluste, sonstige Nachteile

Für den Bau der B 304 Nordumfahrung Traunstein und der Verlegung der St 2105 (Straßenflächen, Bankett- und Böschungsflächen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnah-

men) werden insgesamt ca. 13,3 ha Fläche aus Privateigentum dauerhaft benötigt und ca. 1,1 ha Privatgrund dauerhaft in der Nutzung durch Dienstbarkeit beschränkt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, dauernde Nutzungsbeschränkung, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu diesen bereits oben behandelten Themen.

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

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzung bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlt, also z. B. ein deshalb als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Reine Pachtbetriebe scheidet zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der landwirtschaftlichen Produktion zuzüglich der sonstigen Erträge Landwirtschaft (überbetrieblicher Maschineneinsatz, Fördergelder) abzüglich der Festkosten, zuzüglich der Erträge aus Forst, nicht gewerblichen Nebenbetrieben, Pachten und Finanzvermögen, abzüglich der Aufwendungen für Forst, nicht gewerbliche Nebenbetriebe, Pachten, Fremdkapitalzinsen und abzüglich des Privataufwands der Familie eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 €/Jahr ergeben. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Haupterwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einer Eigenkapitalbildung von 7.500 € ausgehen. Sinkt die Eigenkapitalbildung wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 7.500 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät die Eigenkapitalbildung an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenz dar. Die Tatsache, dass die Einnahmen z. B. wegen besonderer Bescheidenheit bei den Privatentnahmen oder dem Verzicht auf Rücklagen und Investitionen längere Zeit für die derzeitigen Betriebsinhaber ausreichen, vermag an diesem am Betrieb orientierten Ergebnis nichts zu ändern. Bei Flächenverlusten von unter 5 % ist in der Regel davon auszugehen, dass so geringe Flächenverluste einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb nicht gefährden.

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

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in

den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Dies gilt auch für einen eventuellen Entschädigungsanspruch für die Inanspruchnahme von Pachtflächen.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabensträger einen Teil der benötigten Grundstücke schon erwerben konnte. Es konnten auch einige Flächen erworben werden, die für die Baumaßnahme nicht, oder nicht in vollem Umfang benötigt werden. Diese Flächen stehen als Tauschland für besonders schwer betroffene Landwirte im Rahmen des Grunderwerbs zur Verfügung. Der Vorhabensträger ist bemüht, die Flächenverluste durch freiwilligen Flächentausch, die Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen und die Bereitstellung von Ersatzland soweit möglich zu minimieren oder zu beheben.

3.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

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

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

Lärmschutzauflagen sind unter C.3.4 behandelt.

3.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

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

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

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

3.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen 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.

3.4.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Die landwirtschaftlichen Wege wurden so geplant, dass die betroffenen Flächen, wenn auch teilweise über Umwege, weiterhin zu erreichen sind. Diesbezügliche Einwände auf unveränderte Beibehaltung einer günstigen Verkehrsbeziehung weisen wir zurück.

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

§ 8a Abs. 4 FStrG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Das Straßenrecht begründet somit keinen Anspruch auf immer gleich bleibenden Anschluss an das öffentliche Straßennetz und den Fortbestand günstiger Verkehrsbeziehungen, sofern im Übrigen eine ausreichende Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz gegeben ist (Art. 17 Abs. 2, 3 BayStrWG). 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.

3.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Die vorgesehene Bepflanzung ist unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen. Durch die Regelung in A.3.5.3 des Planfeststellungsbeschlusses wird sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten.

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

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstü-

cken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

3.4.1.2.5 Dränagen

Soweit durch die Baumaßnahme vorhandene Dränagen durchschnitten werden, ist durch die Nebenbestimmung in A.3.5.4 sichergestellt, dass genehmigte bzw. genehmigungsfähige Dränagen durch den Vorhabensträger im Zuge der Bauarbeiten gefasst bzw. an die neue Entwässerung angeschlossen werden.

3.4.1.2.6 Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Nutzung durch Schadstoffe

Es wurde eingewandt, dass in der Nähe von Straßen betriebener ökologischer Landbau (Biolandwirtschaft) wegen höherer Immissionen, geringerer Absatzchancen und Bewirtschaftungserschwernissen nicht mehr möglich sein werde. Wir verkennen nicht, dass grundsätzlich die Nähe einer befahrenen Straße Auswirkungen auf den ökologischen Landbau haben kann, da in Straßennähe erzeugte Produkte ggf. schlechter vermarktet werden können. Gesetzliche Anbaubeschränkungen für landwirtschaftliche Produkte auf den an die Straßen angrenzenden Flächen bestehen aber derzeit nicht und sind auch nicht absehbar. Die vorgesehenen Eingriffe lassen sich nicht vermeiden oder weiter vermindern. Es kann im Übrigen derzeit davon ausgegangen werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung von Grundstücken auch an verkehrsreichen Straßen nicht beeinträchtigt ist. Der Schadstoffgehalt im Boden ist nach den derzeitigen Erkenntnissen schon in einem kurzen Abstand zur Straße derart reduziert, dass er kaum noch feststellbar ist. Konkrete Abstandsvorschriften für die landwirtschaftliche Nutzung neben Straßen existieren nicht. Die künftige Grenze der landwirtschaftlichen Grundstücke hat wegen der notwendigen Bankette, Einschnittsbereiche, Böschungen usw. einen Abstand zur Straße von mindestens 3,50 m. Auf allen Flächen neben der neuen Straße ist eine ökologisch orientierte Landwirtschaft grundsätzlich weiterhin möglich. Des Weiteren gehören Vertriebschancen für Produkte aus ökologischem Anbau nicht zum eigentumsrechtlich geschützten Bestand eines landwirtschaftlichen Betriebes.

3.4.1.2.7 Lärm-, Staub- und Abgasbelastung und Bodenverschmutzung während der Bauzeit

Von den Einwendungsführern angeführte Belastungen durch Lärm, Staub und Abgase während der Bauausführung lassen sich nicht völlig vermeiden und sind daher hinzunehmen. Insbesondere eine Verschmutzung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen durch Schmutz, Stäube und Schadstoffe über ein zulässiges Maß hinaus, ist nicht zu erwarten und die agrarische Nutzung dieser Flächen ist durchaus möglich.

Der Vorhabensträger wird Belästigungen im Bereich der bebauten Grundstücke an der Hochkreuzstraße während der Bauausführung so weit wie möglich reduzieren. Zwischen Bau-km 4+030 und Bau-km 4+175 wird der Tunnelvortrieb in bergmännischer Bauweise durchgeführt. Für den Bereich von der Bahnlinie (Bau-km 3+820) bis zum Anfang der bergmännischen Bauweise (Bau-km 4+030) wird der Vorhabensträger, die Beeinträchtigungen soweit wie möglich durch die Baustellenabwicklung reduzieren (z. B. nächtlichen Massentransporte).

Wir haben die Vorhabensträger in diesem Beschluss unter A.3.4.7 und A.3.10.3 unter Beachtung der Vorgaben des Merkblattes zum Schutz gegen Baulärm sowie der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) verpflichtet, negative Auswirkungen der Bauausführung so weit wie möglich zu reduzieren.

3.4.1.2.8 Vernässung von Grundstücken

Eine Eigentumsgefährdung infolge Vernässungsschäden ist durch die Baumaßnahme aus unserer Sicht nicht zu besorgen. Die Entwässerung der B 304 Nordumfahrung Traunstein und der verlegten St 2105 erfolgt nach den anerkannten Regeln der Straßenbautechnik und den einschlägigen wasserwirtschaftlichen Richtlinien. Das

Wasserwirtschaftsamt Traunstein hat die Planung als Träger öffentlicher Belange überprüft und sein Einverständnis mit den vorgesehenen Entwässerungsanlagen unter Beachtung der in diesem Beschluss unter A.4.2 festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt.

Ferner haben wir den Vorhabensträger unter A.3.5.4 dieses Beschlusses verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Funktionsfähigkeit betroffener Drainageanlagen aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt wird, um die ordentliche Entwässerung von Grundstücken weiterhin sicherzustellen.

Eine Staunässe auf den landwirtschaftlichen Grundstücken im Bereich des Tunnels ist nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers nicht zu befürchten (vgl. unter C.3.3.6). Insbesondere wird der Abfluss des Regenwassers im Bereich der Fl.-Nr. 1432 und 1369 der Gemarkung Surberg nicht durch die Baumaßnahme beeinträchtigt. Von Bau-km 3+459 bis 3+816 erfolgt der Tunnelvortrieb in bergmännischer Bauweise. Dadurch wird der anstehende Boden über dem Tunnel (ca. 6,0 m und 12,0 m) nicht nachverdichtet und somit die Durchlässigkeit des Bodens nicht vermindert.

3.4.1.2.9 Flurbereinigung

Von verschiedener Seite wurde vorgeschlagen, eine Flurneuordnung in einem Flurbereinigungsverfahren zur Vermeidung entstehender Restflächen und von Durchschneidungen und zur Anlage von weiteren Bewirtschaftungswegen durchzuführen. Wir halten die Einleitung eines solchen Verfahrens für zweckmäßig, aber nicht für zwingend notwendig. Die entstehenden Restflächen sind nicht weiter minimierbar und mit dem vorgesehenen Wegenetz werden die Beeinträchtigungen des Wegenetzes ausreichend ausgeglichen und eine ausreichende Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet. Zudem kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beantwortet werden, ob für die Zusammenlegung landwirtschaftlicher Flächen ein Flurbereinigungsverfahren benötigt wird. Eine zweckmäßige Flächenneuordnung kann grundsätzlich auch im Rahmen des Grunderwerbs durch den Vorhabensträger im Einvernehmen mit den Betroffenen erfolgen. Der Vorhabensträger hat jedenfalls ohne Anerkennung einer Rechtspflicht seine Bereitschaft bekundet, die Durchführung eines vereinfachten Flurbereinigungs- bzw. beschleunigte Zusammenlegungsverfahrens bei ausreichender Akzeptanz zu unterstützen. Dadurch könnten Flächen zusammengelegt und Umwege vermindert bzw. auch die Neuanlage von Feldwegen eingespart werden.

3.4.1.2.10 Wertminderung

Verschiedene Einwendungsführer haben im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür gefordert, dass ihre Grundstücke durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahmen einen Wertverlust erleiden. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist jedoch gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Soweit die Einwendungsführer eine Wertminderung für ihr Grundstück geltend machen und hierfür einen finanziellen Ausgleich verlangen, ist zu sagen, dass Lagenachteile, die, wie hier, eine Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge haben, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Nachbarschaft zu einer Staats- bzw. Bundesstraße hat, nicht von Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG erfasst werden. Eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt, auch wenn man eine Wertminderung in gewissem Umfang unterstellt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es 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 Ver-

halten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzt sind. 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 und damit die Schwelle zum enteignungsgleichen Eingriff überschreitet. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen.

3.4.1.2.11 Schadensersatz

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, haben wir den Vorhabensträgern nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabensträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind.

3.4.1.2.12 Beweissicherungsverfahren

Wir haben den Vorhabensträger in diesem Beschluss unter A.3.10.3.4 und A.6.1.1 verpflichtet, Maßnahmen zur Beweissicherung in Abstimmung mit den Betroffenen zu ergreifen, um durch die Baumaßnahme verursachte Schäden (z. B. infolge von Erschütterungen) feststellen zu können.

3.4.1.2.13 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind durch den Vorhabensträger wieder zu rekultivieren (A.3.5.6). Soweit dennoch Ertragseinbußen und Minderungen verbleiben, hat eine Regelung im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

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

Eine analoge Anwendung des § 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 (BayVG vom 26.06.1998, DÖV 1999, 80).

3.4.2 Einzelne Einwender

3.4.2.1 Rechtsanwälte Labbé und Partner

3.4.2.1.1 Einwendungsführer 1001

Aus dem Grundeigentum des Einwendungsführers werden ca. 0,3 ha für den Straßenbau in Anspruch genommen. Die gesamte landwirtschaftliche Eigenfläche beträgt nach eigenen Angaben rd. 9,62 ha. Der Einwendungsführer hat die betroffenen Flächen verpachtet und führt selbst gegenwärtig keinen landwirtschaftlichen Betrieb. Eine Existenzgefährdung wurde im Verfahren auch nicht geltend gemacht. Die Flächeninanspruchnahme ist zur Verwirklichung der Baumaßnahme notwendig und lässt sich nicht weiter reduzieren.

Die von dem Einwendungsführer gerügte Wertminderung seiner nördlich der neuen B 304 verbleibenden Flächen durch angrenzende Ausgleichsmaßnahmen ist als eine nicht entschädigungsfähige Inhalts- und Schrankenbindung des Eigentums zu behandeln (vgl. C.3.4.1.2.10). Zudem grenzen die Ausgleichsflächen nach der 1. Tektur vom 15.06.2004 nicht mehr unmittelbar an und Nachteile durch eine Extensivierung dieser Flächen sind nicht ersichtlich.

Für die bestehende Flächenaufteilung wurden die landwirtschaftlichen Wege so geplant, dass alle Flächen, wenn auch teilweise über Umwege zu erreichen sind (vgl. C.3.4.1.2.3). Der Bau eines zusätzlichen Brückenbauwerkes im Trenkmoos ist nicht notwendig (vgl. C.3.3.3.3).

Der Vorschlag des Vorhabensträgers, anstelle der verbleibenden Fahrtmöglichkeit durch die Georgistraße den Weg entlang der Fl. Nr. 1432 und 1356 zum Weg auf Fl. Nr. 1485 zur weiteren Verbesserung der Erschließung der nordöstlich der B 304 neu gelegenen Flächen auszubauen, wurde mangels Erforderlichkeit wieder aus der Tektur heraus genommen. Zudem haben sich die Gemeinde Surberg und die betroffenen Anlieger gegen eine Neugestaltung des Weges und die Übernahme der Straßenbaulast ausgesprochen (vgl. C.3.3.3.4).

3.4.2.1.2 Einwendungsführer 1004

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die Inanspruchnahme von ca. 3,1 ha für den Straßenbau und für eine Ausgleichsmaßnahme (N 2). Außerdem machte er ein Nutzungsrecht an den ebenso durch die Straßenbaumaßnahme betroffenen Fl. Nr. 1472 und 1448/1, jeweils Gemarkung Surberg, der bayerischen Staatsforstverwaltung geltend. Der Einwendungsführer hat die betroffenen Flächen weiterverpachtet und betreibt nach seinen Angaben keine Landwirtschaft. Eine landwirtschaftliche Existenzgefährdung wurde nicht geltend gemacht. Die vom Einwendungsführer gerügte Inanspruchnahme der nördlichen Restfläche von Fl. Nr. 1448, Gemarkung Surberg, als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche (damals N 2) wurde in Abstimmung mit dem Landratsamt Traunstein, untere Naturschutzbehörde, in der 1. Tektur auf ein anderes, naturschutzfachlich geeignetes Grundstück des Einwendungsführers mit dessen Einverständnis verlegt (jetzt N 3). Die nunmehrige Flächeninanspruchnahme von 5,52 ha ist notwendig und lässt sich ohne Rücknahme der vom Einwendungsführer veranlassten Tektur nicht weiter reduzieren. Der Grunderwerb, insbesondere Anträge auf Stellung von Ersatzland und Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen bleiben, wie schon unter C.3.4.1.1 ausgeführt, dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesagt, sich um geeignetes Tauschland zu bemühen und ggf. unwirtschaftliche Restflächen zu erwerben.

Unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen für Anwesen auf Fl. Nr. 1454/3 und 79/1 der Gemarkung Surberg entstehen nicht. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat die schalltechnischen Berechnungen auch für den Bereich Trenkmoos überprüft. Die maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge für Dorf-/Mischgebiet 64/54 dB(A) Tag/Nacht werden nicht überschritten (vgl. C.3.5.1). Eine Abschirmwirkung des vor-

handenen Waldes wurde in den schalltechnischen Berechnungen nicht berücksichtigt.

3.4.2.1.3 Einwendungsführer 1005

Der Einwendungsführer wendet sich gegen den Verlust landwirtschaftlicher Pachtflächen. Es handelt sich bei seinem Betrieb um einen reinen Pachtbetrieb. Der Einwendungsführer hat im Verfahren nicht dargelegt, ob er einen langfristig gesicherten Pachtvertrag besitzt und ob er allein von der Landwirtschaft lebt. Darüber hinaus behauptet er auch nicht, in seiner wirtschaftlichen Existenz als Landwirt durch die mit den Baumaßnahmen verbundenen Landabtretungen konkret gefährdet zu sein. Die Inanspruchnahme der betroffenen Pachtflächen ist aus Gründen des Gemeinwohls nicht vermeidbar. Eventuell entstehende Pachtaufhebungsentschädigungen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

3.4.2.1.4 Einwendungsführer 1006

Der Einwendungsführer macht geltend, in seiner Existenz gefährdet zu sein. Der Betrieb bewirtschaftet nach eigenen Angaben insgesamt rd. 28,98 ha landwirtschaftliche Fläche, davon sind ca. 15 ha im Eigentum des Einwendungsführers und der Rest angepachtete Flächen. Über die Dauer der Pachtverhältnisse hat der Einwendungsführer keine Angaben gemacht, jedoch hat die Verpächterin im Verfahren vorgebracht, auf den Flächen möglicherweise den landwirtschaftlichen Betrieb wieder selbst auszuüben. Unter der Annahme, dass es sich deshalb bei den Pachtverhältnissen um keine langfristigen Pachtverhältnisse handelt, ist nur von den 15 ha Eigentumsflächen als Betriebsgrundlage auszugehen. Kurzfristige Pachtverträge können zur Beurteilung der Existenzgefährdung nicht herangezogen werden. Für die Straßenbaumaßnahme werden ca. 2,25 ha dauerhaft beansprucht, das entspricht rd. 15 % der eigenen Bewirtschaftungsfläche. Zudem werden ca. 0,5 ha über dem Ettendorfer Tunnel dauerhaft dinglich beschränkt. Dies hat aber keine negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung der betroffenen Flächen.

Der dauerhafte Flächenentzug liegt damit deutlich über der von der Rechtsprechung anerkannten Grenze von 5%, bis zu der ein wirtschaftlich gesunder Betrieb eine Flächenabtretung verkraften kann und damit grundsätzlich von keiner Existenzgefährdung auszugehen ist. Die nähere Überprüfung des Vorhabensträgers und des Landwirtschaftsamtes Traunstein/Laufen, die auf der Grundlage des vom Einwendungsführers ausgefüllten einzelbetrieblichen Erhebungsbogens durchgeführt wurde, hat ergeben, dass die Existenz des Betriebes vor der Grundabtretung derzeit auf Dauer gesichert ist. Durch die Baumaßnahmen und den damit verbundenen Landverlust und die auftretenden Bewirtschaftungsschwernisse ergibt sich nach der vorliegenden Kalkulation eine negative Eigenkapitalbildung jährlich in Höhe von ca. 3.440,- €. Die Existenz des Betriebes wäre durch die Straßengrundabtretung gefährdet. Die Eingriffe lassen sich zur Verwirklichung der aus Gründen des Gemeinwohls gebotenen Straßenbaumaßnahme ohne andere abwägungserhebliche Belange zu beeinträchtigen durch Verschiebung der Trasse nicht vermeiden oder weiter minimieren (C.3.3.3) und sind damit trotz der schweren Auswirkungen auf das Eigentum hinzunehmen. Der Vorhabensträger hat gegenüber dem Einwendungsführer aber im Verfahren ein bindendes Ersatzlandangebot für die Fl. Nrn. 1463/2, 1464, 1466 und 1467 der Gemarkung Surberg (Gesamtfläche rund 3,7 ha) abgegeben. Wir halten die Flächen auch für geeignet und zumutbar, da der Einwendungsführer bereits Eigentümer der unmittelbar angrenzenden Fläche Fl.Nr. 1462 der Gemarkung Surberg ist und diese noch weiter von seinem Hof entfernt liegt als die angebotenen Flächen. Durch die Bereitstellung von Ersatzland können die Eingriffswirkungen im Hinblick auf die Existenzgefährdung des Einwendungsführers daher ausgeschlossen werden. Die endgültige Abwicklung des Grunderwerbs und ein Ausgleich für den Entzug von durch den Einwendungsführer gepachteten Flächen und etwaige Nutzungsschwernisse bleiben dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Die geltend gemachten Verschlechterungen der Form und Erschwernisse bei der Bewirtschaftung von Grundstücken sowie entstehende Umwege zu den nördlichen Restflächen und Pachtflächen des Einwendungsführers lassen sich ebenso weder vermeiden noch weiter minimieren und sind Gegenstand des anschließenden Entschädigungsverfahrens. Eine Erschließung der betroffenen Grundstücke ist mit der in der Planung vorgesehenen Ersatzwegeführung, wenn auch für den Einwendungsführer mit Umwegen verbunden, gesichert. Der Vorschlag des Vorhabensträgers, anstelle der angebotenen Fahrt durch die Georgistraße den Weg entlang der Fl. Nr. 1432 und 1356 zum Weg auf Fl. Nr. 1485 zur weiteren Verbesserung der Erschließung der nordöstlich der B 304 neu gelegenen Flächen auszubauen, wurde mangels Erforderlichkeit wieder aus der Tektur heraus genommen. Zudem haben sich die Gemeinde Surberg und die betroffenen Anlieger gegen eine Neugestaltung des Weges und die Übernahme der Straßenbaulast ausgesprochen (vgl. C.3.3.3.4).

3.4.2.1.5 Einwendungsführer 1007

Der Einwendungsführer macht geltend, in seiner Existenz gefährdet zu sein. Der Betrieb bewirtschaftet nach eigenen Angaben rd. 12,4 ha landwirtschaftliche Fläche. Darüber hinaus betreibt er seinen landwirtschaftlichen Betrieb auch auf angepachteten Flächen (Gemarkung Surberg Fl. Nr. 1445, 1397 und 1397/2, 3393/3, 1393/7 und 1663/2) die etwa 1,77 ha ausmachen und von denen keine für die Straßenbaumaßnahme in Anspruch genommen werden soll. Für die Straßenbaumaßnahme werden ca. 1,2 ha dauerhaft beansprucht, das entspricht rd. 9,7 % der eigenen Bewirtschaftungsfläche.

Dies liegt deutlich über der von der Rechtsprechung anerkannten Grenze von 5%, bis zu der ein wirtschaftlich gesunder Betrieb eine Flächenabtretung verkraften kann und damit grundsätzlich von keiner Existenzgefährdung auszugehen ist. Nach einer Überprüfung der Betriebsdaten durch den Vorhabensträger und das Landwirtschaftsamt Laufen/Traunstein ergibt sich rechnerisch, dass der Betrieb schon jetzt ohne Belastung durch Landabtretungen, einen negativen Gewinn in Höhe von 4.531,- € jährlich erwirtschaftet. Nach Abzug der konsumtiven Privatentnahmen verbleibt damit eine negative Eigenkapitalbildung von 21.135,- € jährlich. Es ergibt sich daher, dass der Betrieb schon jetzt nicht in der Lage ist, auf Dauer über die Deckung seiner Kosten hinaus einen angemessenen Lebensunterhalt und eine ausreichende Eigenkapitalbildung zu garantieren. Für einen nachhaltig gesicherten Haupterwerbsbetrieb wird eine Eigenkapitalbildung von mindestens 7.500 € jährlich gefordert. Der Betrieb erfüllt damit im gegenwärtigen Zustand nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen nicht die Voraussetzungen für eine langfristige Existenzfähigkeit als Vollerwerbsbetrieb. Man kann davon ausgehen, dass es sich um einen sog. „auslaufenden Betrieb“ handelt, d. h. notwendige Neuanschaffungen und längerfristige Investitionen zumindest teilweise nicht mehr getätigt werden und so der aktuell erzielte Gewinn nach oben korrigiert wird und darüber hinaus vermuten bzw. unterstellen, dass der Einwendungsführer ein außerlandwirtschaftliches Nebeneinkommen erzielt. Der Flächenentzug für das Straßenbauvorhaben ist unter dieser Annahme für eine Unterschreitung der Eigenkapitalbildung und somit für eine Existenzgefährdung des Einwendungsführers nicht ursächlich. Aber selbst wenn man im vorliegenden Fall von einer Existenzgefährdung ausgeht, ist das Vorhaben nach Abwägung aller zu berücksichtigenden Gesichtspunkte aus Gründen des Gemeinwohls trotzdem zulässig, mag es auch zu schwerwiegenden Auswirkungen kommen. Hinsichtlich der grundsätzlichen Trassenentscheidung für die gewählte Linie verweisen wir auf das bisher Gesagte. Eine weitere Flächenreduzierung ist dabei nicht möglich. Eine Verschiebung der Trasse ist ebenfalls nicht möglich, da die Trasse dann wegen der Bebauung von Trenkmoos und Hufschlag in einem sehr engen Radius geführt werden müsste, der weder in den Gesamtstreckenverlauf noch in die von den Richtlinien geforderte Radiengröße passt und somit das Entstehen eines Unfallschwerpunktes befürchten ließe. Der Vorhabensträger hat im Verfahren erklärt, dass er sich nach Möglichkeit um Ersatzland für den Einwendungsführer bemühen wird.

Für die verbleibenden Bewirtschaftungsflächen wurden die landwirtschaftlichen Wege so geplant, dass alle Flächen, wenn auch teilweise über entstehende Umwege, erschlossen sind. Der Vorhabensträger hat in seiner Tektur die Verlegung der Zufahrtsstraße nördlich des Hauptgrabens auf die Fl. Nr. 1472, Gemarkung Surberg, nach Wunsch des Einwendungsführers vorgesehen.

3.4.2.1.6 Einwendungsführer 1008, 1009

Der Einwendungsführer rügt die Inanspruchnahme von rd. 2,3 ha als naturschutzfachliche Ausgleichsflächen und macht im Verfahren eine Existenzgefährdung geltend. Die Einwendungsführer sind nach der 1. Tektur vom 15.06.2004 nicht mehr grundstücksbetroffen. Die diesbezüglichen Einwendungen sind daher für erledigt erklärt worden. Die maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge der 16. BImSchV werden nicht überschritten (vgl. C.3.5.1).

3.4.2.1.7 Einwendungsführer 1010

Der Einwendungsführer rügt die Inanspruchnahme von rd. 2,0 ha aus der Fl. Nr. 1433/1, Gemarkung Surberg, als naturschutzfachliche Aufforstungsfläche. Er hat die Fläche verpachtet. Der Einwendungsführer ist aber nach der 1. Tektur vom 15.06.2004 nicht mehr grundstücksbetroffen, da die Aufforstung nun an einer anderen Stelle erfolgt. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

3.4.2.1.8 Einwendungsführer 1003

Der Einwendungsführer rügt die Inanspruchnahme einer landwirtschaftlichen Pachtfläche (vgl. oben C.3.4.2.1.7). Die Inanspruchnahme der betroffenen Pachtfläche ist in der 1. Tektur vom 15.06.2004 nicht mehr vorgesehen. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

3.4.2.1.9 Einwendungsführer 1002

Der Einwendungsführer rügt die Aufforstung einer benachbarten Fläche. Die Inanspruchnahme dieser betroffenen Fläche zur Aufforstung ist aufgrund der 1. Tektur vom 15.06.2004 nicht mehr gegeben (vgl. oben C.3.4.2.1.7). Die Einwendung hat sich damit erledigt.

3.4.2.1.10 Einwendungsführer 1013

Der Einwendungsführer macht geltend, in seiner Existenz gefährdet zu sein. Der Einwendungsführer bewirtschaftet als Vollerwerbslandwirt nach eigenen Angaben eine eigene Betriebsfläche von ca. 29,85 ha. Durch das Bauvorhaben werden dauerhaft ca. 3 ha aus seinen landwirtschaftlichen Eigentumsflächen für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen (N 1) in Anspruch genommen. Der Einwendungsführer hat im Verfahren Ersatzland gefordert. Die Inanspruchnahme entspricht ungefähr 10 % der landwirtschaftlich genutzten Eigentumsflächen. Somit ist die Bagatellgrenze von 5 %, von der man annimmt, dass ein gesunder Betrieb einen Flächenentzug in dieser Größenordnung ohne weiteres verkraften kann, überschritten. Eine nähere Überprüfung des Landwirtschaftsamtes Traunstein/Laufen, die auf der Grundlage des vom Einwendungsführers ausgefüllten einzelbetrieblichen Erhebungsbogens durchgeführt wurde, hat ergeben, dass die Existenz des Betriebes vor der Grundabtretung derzeit auf Dauer gesichert ist. Der Flächenentzug würde die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes in Frage stellen.

Wegen dieser drohenden Existenzgefährdung haben wir unter A.7 in diesem Beschluss die Inanspruchnahme der Fläche (N 1) unter dem Vorbehalt des freihändigen Grunderwerbs angeordnet. Sofern ein freihändiger Grunderwerb nicht möglich ist, hat der Vorhabensträger in Abstimmung mit den betroffenen Fachbehörden wie untere Naturschutzbehörde, Forstverwaltung, Wasserwirtschaftsamt etc. zu prüfen, ob andere naturschutzfachlich gleich geeignete Flächen zum ortsnahen Ausgleich der Eingriffe in die Traun- und Leitenwälder gefunden werden können. Wenn auch

das nicht möglich sein sollte, muss in einer weiteren Abwägung der betroffenen Belange die Inanspruchnahme der konkreten Fläche als Ausgleichsfläche noch einmal geprüft werden. Dabei müsste auch die Möglichkeit einbezogen werden, seitens des Vorhabensträgers Ersatzland anbieten zu können. Hierfür wäre ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

3.4.2.1.11 Einwendungsführer 2026

Der Einwendungsführer wird durch die Baumaßnahme mit Flächenentzug in einer Größe von ca. 3.150 m² aus der Fl. Nr. 1273, Gemarkung Surberg, betroffen. Er fordert wegen der Durchschneidung die Übernahme einer nicht mehr nutzbaren Restfläche im nordöstlichen Bereich des Grundstücks. Die Inanspruchnahme der Teilfläche für das Bauvorhaben ist unvermeidbar und nicht weiter reduzierbar. Der Vorhabensträger hat dem Einwendungsführer wegen der fehlenden Zuwegung für den abgetrennten Grundstücksteil zugesichert, die entstehende Restfläche zu übernehmen (vgl. auch C.3.4.1.2.1).

Mit der in der Tektur vom 15.06.2004 auf Kosten des Vorhabensträgers vorgesehenen Verrohrung des Veitsgrabens und der Dimensionierung des Durchlasses (BW-Verz. Nr. Ziffer 2, Unterlage 7) besteht seitens des Einwendungsführers Einverständnis. Es ist dabei sachgerecht, wenn der Vorhabensträger zukünftig nur die Bau- und Unterhaltungslast der Verrohrung zwischen dem Ein- und Auslaufbauwerk trägt. Im Übrigen trägt die Bau- und Unterhaltungslast der angepassten Verrohrung des Veitsgrabens der Einwendungsführer, da die Verrohrung in diesem Bereich der Entwässerung des ohnehin bereits vorhandenen Grabens dient und sich auch bisher in der Bau- und Unterhaltungslast des Einwendungsführers befand.

Wir haben als Maßgabe in diesem Beschluss eine Abstimmung der zu treffenden Baumaßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Bauausführungsplanung für die geplante Verrohrung des Veitsgrabens, des Schießbetriebes und dem Zugang zur Schießanlage, mit dem Einwendungsführer getroffen (A.3.1.10, A.6.1.2 bis A.6.1.4).

Ferner haben wir unter A.6.1.5 dieses Beschlusses den Vorhabensträger verpflichtet, geeignete Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, um den Schießbetrieb auf dem übrig bleibenden südwestlichen Teil des Grundstücks während der Bauausführung nach Möglichkeit weiter zu ermöglichen.

Eine Regelung eventueller entschädigungsrechtliche Folgen des Bauvorhabens, insbesondere eines möglichen Einnahmeausfalles beim Schießbetrieb, ist nicht Regelungsgegenstand im Planfeststellungsverfahren (C.3.4.1.1). Gleiches gilt für Schadensersatz- oder Haftungsfreistellungsregelungen, da der Vorhabensträger insbesondere schon im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für die zu erstellenden Rohrdurchlässe, soweit sie sich auf dem zukünftigen Grundstück der Bundesrepublik Deutschland befinden, haftet (C.3.4.1.2.11).

3.4.2.2 Rechtsanwälte Siebeck, Hoffmann & Kollegen

Einwendungsführer 1011

Der Einwendungsführer rügt im Verfahren die generelle und vollständige Verhinderung einer künftigen Bebauung der Fl. Nr. 1257/7, Gemarkung Surberg, durch eine zugunsten der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) dauernd zu beschränkende Fläche von ca. 1.440 m² mittels Grunddienstbarkeit an erster Rangstelle. Eine bauliche Nutzungsbeschränkung über der Tunneltrasse in Ettendorf aus bausicherheitstechnischen Gründen ist wegen des setzungsempfindlichen Baugrundes nicht vermeidbar und im öffentlichen Interesse geboten. Zur Vermeidung gegenseitiger schädlicher Auswirkungen auf den Tunnel und eine eventuelle darüber liegende Bebauung reicht dazu aber nach geologischer Begutachtung eine Baubeschränkung für die Errichtung baulicher Anlagen im Sinne des Art. 2 Abs. 1 BayBO aus, die, vorbehaltlich ihrer baurechtlichen Zulässigkeit, den Aushub auf dem Grundstück auf maximal 10 m über dem Tunnelscheitel beschränkt und Kellerge-

schosse und/oder Tiefgaragen nur unter der Voraussetzung zulässt, dass der Aushub auf dem Grundstück die genannte Grenze nicht überschreitet und der Bauherr alle durch den Tunnel eventuell hervorgerufenen Mehrkosten und Risiken selbst trägt. Der Vorhabensträger hat in der Tektur vom 15.06.2004 eine derartige Baubeschränkung im mit diesem Beschluss festgestellten Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 15, lfd. Nr. 24 Bl. 15 i. V. m. Anhang zur Grunderwerbsliste der Planfeststellungsunterlagen, Bl. 17) aufgenommen. Der Einwendung wurde damit im Einvernehmen mit dem Einwendungsführer durch den Vorhabensträger abgeholfen. Die Abgabe einer schriftlichen Zusage des Vorhabensträgers oder einer Auflage in diesem Beschluss ist deshalb nicht notwendig. Entschädigungsfragen hinsichtlich der einzutragenden Grunddienstbarkeit sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln (vgl. C.3.4.1.1).

3.4.2.3 Einwendungsführer 1025

Der zu 100 % schwerbehinderte (geh- und sehbehindert) Einwendungsführer machte geltend, dass er durch die Verwirklichung der Straßenplanung nicht mehr in der Lage sei, gefahrlos Einkäufe und Besorgungen zu erledigen und folglich sein Haus verkaufen und umziehen müsse. Dieses habe er erst vor kurzem behindertengerecht umgebaut und wäre aufgrund eines zins- und tilgungsfreien öffentlichen Darlehens der Bayerischen Landesbodenkreditanstalt für einen behindertengerechten Umbau daran fünf Jahre gebunden.

Ob eine Befreiung von der Bindungsfrist des Darlehens gewährt werden kann, ist vom öffentlichen Darlehensgeber außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen. Die Befürchtungen bzgl. einer Verschlechterung der Situation für Fußgänger im Bereich Heilig-Geist, um verkehrssicher nach Traunstein zu gelangen, können wir aus den oben unter C.3.3.3.4 angeführten Gründen und im Hinblick auf die Auflage A.6.1.6 nicht teilen. Einer sehbehinderten Person nutzt die Verbesserung der Sichtverhältnisse allerdings wenig. Eine Verschlechterung gegenüber dem bisherigen Zustand ist jedenfalls nicht zu erwarten.

3.4.2.4 Einwendungsführer 1028

Der Einwendungsführer rügte im Verfahren die Inanspruchnahme einer Teilfläche von 300 m² und eine Verhinderung einer künftigen Bebauung der Fl. Nr. 1271, Gemarkung Surberg, durch eine zugunsten der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) dauernd zu beschränkende Fläche (320 m²) mittels Grunddienstbarkeit über der Tunneltrasse. Die Flächeninanspruchnahme ist nicht zu vermeiden und nicht zu reduzieren. Die bauliche Nutzungsbeschränkung ist im Zuge der Tunneltrasse in Ettendorf aus bausicherheitstechnischen Gründen wegen des setzungsempfindlichen Baugrundes ebenfalls nicht vermeidbar und im öffentlichen Interesse geboten (vgl. C.3.4.2.1). Entschädigungsfragen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Dies betrifft unter anderem auch die Gehölzwertermittlung für die Bäume und Sträucher, die von dem Straßenbauvorhaben unmittelbar betroffen sind. Auf dieser Grundlage kann dann entweder eine Entschädigung oder eine Ersatzpflanzung erfolgen.

Die maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge der 16. BImSchV werden nicht überschritten (vgl. C.3.5.1).

3.4.2.5 Einwendungsführer 1088

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die Inanspruchnahme des bebauten Grundstückes Fl. Nr. 679/5, Gemarkung Traunstein, mit 659 m² und forderte eine Verschiebung der Trasse nach Osten. Die Inanspruchnahme des Grundstückes und der Abriss des vermieteten Gebäudes sind aus Gründen des öffentlichen Wohls unvermeidbar und nicht weiter reduzierbar. Im Katastrophenfall ist ein naher Standort des Betriebsgebäudes am Tunnelportal für die Koordinierung des Rettungseinsatzes zwingend erforderlich. Um im Zu- und Ablaufbereich des Tunnels keine weitere An-

bindung für eine Zufahrt schaffen zu müssen, ist es notwendig, das Betriebsgebäude für die Tunnelwartung in unmittelbarer Nähe des Südportals und direkt an der neuen B 304, auf dem Grundstück des Einwendungsführers (Fl. Nr. 679/5, Gemarkung Traunstein), zu errichten. Zudem ist im Katastrophenfall der nahe Standort des Betriebsgebäudes am Tunnelportal für die Koordinierung des Rettungseinsatzes zwingend erforderlich. Der Einwendungsführer hat das betroffene Grundstück inzwischen mit Vertrag vom 16.11.2004 an den Vorhabensträger verkauft.

3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Neubau der B 304 Nordumfahrung Traunstein im 2. Bauabschnitt und die Verlegung der St 2105 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.

3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Widmung der B 304 Nordumfahrung Traunstein erfolgt nach § 2 Abs. 6 FStrG in diesem Planfeststellungsbeschluss. Der mit MS vom 15.09.2000 genehmigte Vorentwurf für das Bauvorhaben vom 07.10.1997 hat dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vorgelegen.

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

Der Netzzusammenhang mit dem klassifizierten Straßennetz (B 304 neu und St 2105) für die Kreisstraße TS 2 und für die Kreisstraße TS 46 wird durch Abstufung der bestehenden B 304 ab der Einmündung der Kreisstraße TS 46 bis zur Einmündung in die St 2105 zu einer Kreisstraße (TS 46) im Bereich der Ortsdurchfahrt von Traunstein hergestellt. Bei Abstufung zu einer Orts- bzw. zur Gemeindeverbindungsstraße würde dieser Zusammenhang fehlen. Der Landkreis Traunstein hat im Verfahren seine diesbezüglichen Einwände gegen eine Einstufung zur Kreisstraße zwischenzeitlich zurückgenommen.

Die St 2105 alt wird in diesem Beschluss zwischen Str. km 0,000 bis Str. km 0,070 zur Ortsstraße in der Straßenbaulast der Stadt Traunstein und von Str. km 0,070 bis Str. km 1,034 zu einer Ortsstraße und von Str. km 1,034 bis Str. km 1,715 zur Gemeindeverbindungsstraße in der Straßenbaulast der Gemeinde Surberg abgestuft. Im Zuge dieser Staatsstraße befindet sich ein höhenbeschränktes, zu schmales (kein Geh- und Radweg) und sanierungsbedürftiges Bahnüberführungsbauwerk. Nachdem die Gemeinde Surberg bereits bei mehreren Bahnbauwerken im Gemeindebereich große finanzielle Probleme mit deren Sanierung hatte, kommt es der Gemeinde darauf an, dass die Abstufung der Staatsstraße erst nach Neubau des Bahnüberführungsbauwerkes erfolgt, damit sie keine Kosten für die Änderung der Eisenbahnkreuzung nach Maßgaben des § 12 EKrG tragen muss. Dies wurde der Gemeinde Surberg inzwischen mit Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 25.02.2005, Az. IID5-43542-B304/TS/003/90, zugesagt. Die diesbezügliche Einwendung wurde daher im Erörterungstermin zur 1. Tektur am 03.03.2005 durch die Gemeinde Surberg zurückgenommen.

Die Erschließung des Ortsteiles Trenkmoos der Gemeinde Surberg erfolgt zukünftig durch eine neue Gemeindeverbindungsstraße, welche die B 304 neu überquert (Unterlage 7, BW-Verz. Nr. 20). Zusätzliche Ausbaumaßnahmen der Forststraße von Seiten des Vorhabensträgers sind daher zur Erschließung des Ortsteiles Trenkmoos

nicht erforderlich. Eine Umstufung bzw. Widmung von Teilstücken des Forstweges ist folglich nicht notwendiger Regelungsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Wir haben den Vorhabensträger im Übrigen unter A.3.10.4.4 dieses Beschlusses verpflichtet, mit den zukünftigen Straßenbaulastträgern eine Begehung der abzustufenden Straßenabschnitte durchzuführen, um in einer Niederschrift den tatsächlichen Bauzustand und die eventuell erforderlichen Maßnahmen (z. B. Verbesserung, Sanierung des Straßenzustandes) zur Versetzung in den künftigen Ausbauzustand festzustellen.

4. Sofortige Vollziehbarkeit

Für den Bau der B 304 Nordumfahrung Traunstein im 2. Bauabschnitt ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz (BGBl I 2004, Seite 2574ff) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17 Abs. 6a FStrG keine aufschiebende Wirkung. Dies gilt auch für eine Anfechtungsklage, die sich nur gegen die Verlegung der St 2105 richtet. Das gerichtliche Verfahren im Falle der Anfechtung des nach Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG ergangenen einheitlichen Planfeststellungsbeschlusses richtet sich nach Art. 78 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG ebenfalls einheitlich nach den Vorschriften, die für diejenige Anlage gelten, die einen größeren Bereich öffentlich-rechtlicher Vorschriften berührt, also der Bundesfernstraße. Der von § 17 Abs. 6a FStrG angeordnete Ausschluss der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage erfasst daher die gesamte Klage (VGH Mannheim, NVwZ 2000, 1188ff).

5. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

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

Hinweis:

Die Erhebung der Klage durch E-Mail ist nicht zulässig.

Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden. Es wird darauf hingewiesen, dass dies auch für eine Anfechtungsklage gilt, die sich nur gegen den Bau der St 2105 richtet (Art. 78 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG).

Treten später Tatsachen auf, welche eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter Kenntnis von den Tatsachen erlangt.

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung und Auslegung

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 A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Traunstein und der Gemeinde Surberg zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

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.

München, 24.06.2005

Deindl
Oberregierungsrat

